

Saab 9-5 Aero Wagon 2002–05

NEVS-brevet torsdag 10 januari

1. **Köp inte skrämselpropagandan — Köp framtiden!**
2. **Därför går Volkswagen som tåget – trots dieselskandalen**
3. **Test: Kia e-Niro mot Volvo XC40 T3 – elektrisk knockout**
4. **Toyota Prius Plug-in hybrid: Fula ankungen**
5. **Så påverkas du av höjda bensinpriserna 2019**
6. **Så här görs en Tesla Model 3**
7. **Nya registreringsskyltarna snart på våra vägar**
8. **Från koncept till bil: Volvo S80**
9. **Tolv logotyper du inte visste hemligheten bakom – här är förklaringen**
10. **Stigande oljepris på ny handelsoptimism**
11. **Okänt rallyjärn**
12. **Grattis Sierra!**

1. Köp inte skrämselpropagandan — Köp framtiden!

Pontus Dahlberg 2019-01-05 at 18:10

Att oljeindustrin och bilindustrin gått armkrok i decennier för att vilseleda allmänheten om klimatförändringarna är känt sedan länge. Det är inte heller någon hemlighet att elbilar är ett stort hot mot dessa båda industrier. Därför kommer den ena ”nyheten” efter den andra om hur hemska elbilarna egentligen är och hur mycket bättre det ändå trots allt är att fortsätta som förut.



Vem har till exempel inte kunnat undgå att få höra att elbilarnas batterier tillverkas av barnslavar i Afrika? Det handlar förstås om restprodukten vid kopparbrytning, kobolt. 90 procent av all kobolt som framställs går till smink, hälsokostprodukter etc. En viss del av all kobolt går till batterier och då huvudsakligen till mobiltelefonbatterier. Det handlar om 10 procent. I dessa 10 procent ryms elbilarnas batterier. Ändå är det just elbilarnas batterier som är den stora boven i dramat, och naturligtvis blir just därför den hemska elbilsägaren den största boven av dem alla. Den som utnyttjar barnslavar. Klassiskt!

Missförstå mig rätt — barnarbete är inte ok. Inte någonstans. Vi behöver alla hjälpas åt att förbättra arbetsvillkoren för alla människor i alla delar av världen och förbättra levnadsvillkoren så barn inte behöver arbeta. Det är därför det finns en Fairtrade-märkning — leta efter den.

Det senaste i raden av skrämselpropaganda från fossilindustrin är att det närmast är livsfarligt att ladda bilen. Huset brinner ner.

Detta handlar om den olyckliga familjen som råkade ut för att det tog eld i garaget. Undermålig elektrisk utrustning låg bakom. Det förtjänar att upprepas: Man ska inte underskatta el. Man ska inte koppla in sin bil man skaffat för hundratusentals kronor till en billig timer från Wish eller Alibaba. Man anlitar en elektriker att se över sitt elsystem och ställer in när bilen ska ladda via bilens eget system.

Elbilar är en ny företeelse bland folk. Det kan gå fel. Men det behöver inte gå fel, lika litet som att folk tankar diesel i bensinbilar, eller att någon fyller på spolarvätska i kylaren.

Det finns naturligtvis ekonomiska intressen som gärna ser att elbilarnas genombrott försenas så mycket som möjligt och andra som gärna vill sälja laddboxar. Så är det.

Men när skrämselpropagandan försenar omställningen från det ohållbara — och dödliga — fossila, till det utsläppsfria, så drabbas miljontals människor, växter och djur, och det är inte ok. Vi har inte råd eller tid att låta omställningen skrämmas till tystnad och passivitet.

För så här är det: De allra flesta som kör bil gör det dagtid. De allra flesta kör inte längre än sex mil per dag. Det är ingen svår matematik att konstatera att dessa bilförare skulle klara sig med Typ F/Schuko-laddning på natten. Dessa kontakter finns installerade i hundratals miljoner i Sverige. De är typgodkända för 16 Ampere (3 680 W).

En elbil behöver ingen dyr snabbladdare för 400 000 kronor i garaget. Den gör sig jättebra med en laddbox, som möjliggör högre effekter än vad som faktiskt är nödvändigt.

Men det enda, och det minsta, man behöver göra som nybliven elbilsägare, är (1) att hämta elektrikern och be denne se över elsystemet och kontrollera att det är ok. Sen (2) låter man elektrikern installera ett högkvalitativt eluttag av Typ F/Schuko för någon hundralapp, med en upphängningsanordning där bilens reseladdare placeras. Sen (3) ställer man ner laddeffekten, och automatsäkringen (som elektrikern installerat) från 10 Ampere till 6 Ampere (vilket ger en effekt av 6 x 230 = 1 380 W). Det räcker för en absolut majoritet av alla elbilsägare i Sverige.

På detta sätt kan alltså Sveriges nuvarande och kommande elbilsägare ladda sin bil riskfritt, billigt och definitivt utan att något annat än fossilindustrins frustration tar eld. Sen, när du vill uppgradera dig till snabbare grejer, så skaffar du en laddbox. Då blir elektrikerjobbet billigt, eftersom du ju redan gjort det du ska. Var inte orolig över att elektrikern tar betalt — det tjänar du in på bara ett par månader.

Så tveka inte! Byt bil! Byt till elbil!

Pontus Dahlberg

2. Därför går Volkswagen som tåget – trots dieselskandalen

Felix Björklund

2018-06-11, 06:29, uppdaterad 2018-06-11, 09:44

Den största skandalen i bilhistorien, men inte ett hack i försäljningen. Trots den smutsiga dieselskandalen rullar Volkswagen ut bilar som aldrig förr. "Är du en så stark aktör som Volkswagen krävs det otroligt mycket för att rubba det", säger varumärkesexperten Andreas Rosenlew.



Bomben släpptes den 18 september 2015 av amerikanska Environment Protection Agaency, EPA. De pekade ut Volkswagen som fuskare i utsläppstester och hävdade att närmare en halv miljon bilar som sålts i USA var manipulerade. Nyheten kastade den tyska bilkoncernen i kaos och helt plötsligt framstod "gröna" Volkswagen med sina "Clean Diesels" som en riktigt brun lögnare.

Men trots skarpt tonläge från myndigheter och att monumentala skadestånd väntade blev det ingen "untergang".

"Har man ett starkt varumärke, både som grupp och som enskilt märke, fungerar det som en sköld när man råkar ut för problem", säger Andreas Rosenlew, varumärkesexpert och en av grundarna till varumärkeskonsulten Grow.

Andreas Rosenlew menar att Volkswagenskandalen måste ses i två delar. Även om det var besvärande med svarta rubriker om fusk och manipulation, var dieselgate mer av ett strukturellt affärskulturellt problem hos Volkswagen än ett varumärkesproblem.

"Jobbar man i en framgångsrik verksamhet vill man hela tiden överträffa målen. Det leder till att marginalerna blir mindre och mindre. Till slut korsar man gränsen, och det här var ett uttryck för det."



Andreas Rosenlew är varumärkesexpert och säger att Volkswagens dieselskandal inte var någon stor sak för bilköparna.

"Började med förnekelse"

Det kulturella problemet syntes klart – för i första början slog VW ifrån sig alla anklagelser.
"Det började med förnekelse, vilket kanske inte är otypiskt för tyska ingenjörsföretag. De kämpade emot tills de förstod att det inte gick längre. Då gjorde man en superpudel som signalerade att de tog det på största allvar, vilket var nödvändigt för att de skulle kunna bibehålla sin handlingsfrihet."

Ledningen rensades, ansvariga chefer anmäldes och mycket fakta om drabbade fordon lades på bordet. Det kan ha gjort att skadan inte blev så omfattande.
"Volkswagen tog ett massivt kommunikationsgrepp och sjösatte ett pr-program mot sin kundbas. Där informerade de med kontinuitet och skapade en upplevelse av transparens i frågan. De ville indikera att det här inte var ett systemproblem, utan något isolerat till en viss funktion inom verksamheten."

"Visst blev det dryga böter och de finansiella kostnaderna var enorma, men eftersom de tog rätt nivå av genomgripande kommunikationsåtgärder upprättade de en dialog som gjorde att de fick kontroll över förutsättningarna. Till slut blev mentaliteten bland konsumenterna lite att det kan hända även den bästa'."



Så här såg Volkswagens annonser ut strax före utsläppsfusket avslöjades.

Bytte fokus till testmetoderna – men svagare märken hade kunnat gå under

Andreas Rosenlew säger också att det ganska transparenta tillvägagångsättet även avväpnade media. Mycket av det sensationsartade försvann när man pudlade och erkände – därför kom mycket av medierapporteringen att handla om systemfelet och hur bristande testmetoderna är. Dock är Andreas tydlig med att svagare märken än VW mycket väl hade kunnat duka under av en skandal av den här magnituden.

"Hade det här hänt exempelvis General Motors hade nog all verksamhet utanför USA påverkats betydligt mer. Effekterna hade blivit mycket större eftersom märket inte upplevs som en vinnare eller kvalitetstillverkare på samma sätt."

Ett tydligt bevis på styrkan i märket och krishanteringen är försäljningen. För även om aktieägare dumpade innehav och flydde, tuffade försäljningen på utan markanta hack i kurvan. Visst, Volkswagen var *persona non grata* under en period – men det vägdes upp av efterfrågan på andra marknader.

"För konsumenterna har det här aldrig varit en stor grej, inte ens när det briserade. Visst var det kanske en del frågetecken och oro, men inte en enda månad har det dramatiskt påverkat försäljningen. Det dök ju snabbt upp att vissa andra aktörer agerat på ett sätt som går att ifrågasätta och det gav nog frågeställningen en mer allmän branschprägling än att bara vara isolerat till Volkswagen".

För konsumenterna har det här aldrig varit en stor grej, inte ens när det briserade

Innan skandalen var Volkswagen på väg att bli världens största bilkoncern, och dieselgate ändrade inte utkomsten. Både märket VW och koncernen går som tåget – vilket inte minst märks i Sverige. I maj ökade VW mer än marknaden och tre av de mest registrerade bilarna i Sverige kommer från Volkswagen.

Och just detta förutspådde Anderas Rosenlew redan 2015, mindre än en vecka efter EPA:s avslöjande, i en intervju med Dagens Industri.

"Jag var säker, man har sett den här typen av händelser tidigare. Dels i bilbranschen, men även i andra branscher. Och när du är en så stark aktör som Volkswagen och har en så stark position som de har krävs det otroligt mycket för att rubba det ens ett uns. Varumärken är slitstarka och stryktåliga när de är grundmurat starka.

• Så hur kommer det se ut för Volkswagen om tre år och framåt?

"Volkswagen har ju redan befäst sig som en världsledande bilkoncern, men det gäller ju att hålla sig kvar. De kommer höra till de fem dominerade aktörerna en lång tid framöver, liksom Toyota, Daimler och BMW. Volkswagen har resurserna och förmågorna som krävs för att tillhöra den nivån av aktörer."

"Toyota är den mest långsiktiga av dem, BMW den mest nitiska av alla när det kommer till verksamhetsutveckling och Daimler är solida på alla punkter. Vem som blir störst och mest framgångsrik återstår att se", säger Anderas Rosenlew.

Volkswagens aktievärde är återställt – ligger över nivån innan dieselgate

Volkswagenägare slår larm: Dieselfixen gjorde min bil sämre

auto motor & sport

3. Test: Kia e-Niro mot Volvo XC40 T3 – elektrisk knockout

Alrik Söderlind, 2019-01-03, 06:35

Bensinmotorn i Volvo är riktigt trevlig – ända tills du kört den silkeslena och tysta elbilen.



XC40 vann titeln Årets bil i Europa och Japan 2018 och tar verkligen för sig visuellt, Volvo har en vass designavdelning. Kia e-Niro är några centimeter mindre på alla ledder jämfört med Volvo XC40. Niro presenterades 2016, Volvo XC40 kom 2017.

Frågan som de flesta svenska bilköpare ställt sig de senaste åren är om bilen ska gå på bensin eller diesel. Nu är det dags att ändra på den frågeställningen. Nu är det el eller bensin som gäller, enligt biltillverkarna. Vill du ha en elbil som går 45 mil på en laddning eller en tre-cylindrig bensinbil med manuell låda? Kia e-Niro ger Volvo XC40 en riktigt tuff match.

Då och då händer det att verkligheten tar ett ordentligt hopp. Vi märker det kanske inte direkt, men så är det.

I bilarnas värld var den 8 april 2008 tveklöst ett sådant tillfälle, världspremiären för Tesla Model S – bilen som startade den moderna elbilsrevolutionen. Funktionella elbilar med starkt habegär.

Nu drygt tio år senare har nästan alla tillverkare en elbil på väg och en handfull märken har börjat sälja elbilar. Men när det gäller nybilsförsäljningen är det bara knappt två procent av alla nya bilar i vårt land som enbart går på el.

Förklaringarna är höga priser men kort räckvidd spökar nog ännu mer. Att betala 350.000 kronor för en bil som bara går 20 mil i stöten tar emot.



En väl fungerande förarmiljö. Kvalitetskänslan är helt okej men den andas inte dyr premiumkänsla. Skärmen är på 8 tum, 7 tum är standard.

Nu har verkligheten återigen tagit ett kliv in i en ny tid. Koreanska Hyundai och Kia säljer elbilar som går över 40 mil på en laddning till långt under halva priset för en Tesla Model S.

Helt plötsligt kan alla som har råd med en vanlig VW Golf välja en elbil och samtidigt spara pengar. Men det riktigt stora som förändrar allt är att man inte tvunget måste kunna ladda hemma – eller för den delen på jobbet.

Med 40 mil mellan laddningarna räcker det med ett veckobesök till en snabbladdare – om du kör 2.000 mil per år. Visst, du måste parkera din elbil vid en snabbladdare i upp emot två timmar i veckan i väntan på att de små elektronerna ska rusa genom sladden in i batteriet, men kanske kan det kombineras med ett biobesök eller en storhandling?

Game changern är i sig inte märkvärdigare än att koreanerna monterat ett 459 kilo tungt och 64 kWh stort batteri samtidigt som bilen kostar ungefär lika mycket som en VW e-Golf – som bara går 25 mil!

Men nu bromsar vi in resonerandet och går rakt in i dagens duell. Vi ska reda ut vilken bil som är bäst att köra och åka i, vilken som är billigast att äga, och förklara varför testlaget föredrar den ena framför den andra. Vi ska givetvis också tala om när XC40 kommer som laddhybrid och som riktig elbil – för Volvo är på gång även om det dröjer.

Motorpaletten i Volvos kompaktsuv XC40 andas än så länge långt ifrån framtid. De fyrcylindriga bensin- och dieselmotorerna har kompletterats med en trecylindrig maskin på 156 hästkrafter som fram till årsmodell 2020 bara kan kopplas till en manuell växellåda.

Försäljningsmässigt är XC40 en succé. Tillverkningen slår mot varvtalsstoppet, så på det viset behöver man inte elektrifierade modeller. Under 2018 sålde Volvo närmare 90.000 exemplar och det är väntetid.



Igentäppt grill och blå dekor avslöjar e-Niro. Det känns lite eftermonterat.

Grundpriset startar på 293.900 kronor men vår testbil är mycket trevligt utrustad vilket syns på prislappen som slutar på 405.200 kronor. Kia e-Niro med elmotor på 204 hk kostar 369.900 kronor (efter bonusen på 60.000 kronor). I sitt lyxigaste utförande kallat Advanced Plus samt Techpaket går den lös på 414.700 kronor – och då är e-Niro mycket bättre utrustad än vår test-Volvo.

Prisbilden är alltså tämligen likartad, Volvo är billigare i grunden men med likvärdig utrustning är Kia prisvinnare.

Stora klasskillnader

Men bilupplevelsen skiljer sig åt rejält. Volvo XC40 känns större, självsäkrare och stöddigare. Kia flyger jämförelsevis lite blygt under radarn bortsett från de blåa dekordetaljerna och den vita täckgrillen. Det är inget stort fel på formgivningen men Niro har inget klart märkesuttryck och upplevs som lite tam. XC40 kan däremot bara vara en Volvo.

Även interiört har svensken, som byggs i Belgien, ett starkare designspråk och det känns mycket tydligt att Volvo är den exklusivare bilen där mer möda har lagts ner för att detaljer, material och former verkligen ska kännas attraktiva.

Vi kan ta bagageutrymmet som ett exempel. Vår Volvo har lastpaketet med elektrisk lucköppning via fotsensor och massvis med fästöglor och spännband. Ryggstödet är 60/40-delbart med skidlucka och det blir ingen tröskel vid fällning.

Kia har inte ens elöppning av bakluckan trots att vi kör en maxutrustad bil. Mattan är billig, skidlucka saknas och skarven vid fällning blir väldigt hög. Bakluckan känns plåtig. Det är helt enkelt klasskillnad.



Under huvluckan finns ljuddämpande material. Motorutrymmet påminner väldigt mycket om en bil med förbränningsmotor, men så är e-Niro i grunden en bensinbil, inget extra lastutrymme här fram.



Den runda pucken är växelväljare, fungerar okej. Stort mittfack.

Dags att köra. Volvos framstol är bekväm, även om den är lite smalare än i XC60. Med en dieseldriven XC40 D4 i minnet känns det som en befrielse när den 1,5 liter stora trecylindriga bensinmotorn går igång mjukt och diskret. Växelspaken har en rejäl fyrkantig knopp som för tankarna till en automatlåda. Den känns lite otymplig och ligger inte skönt i handen.

Men själva växellådan fungerar bra och det gör även motorn – så pass att vi anser att den trecylindriga maskinen just nu är det trevligaste motorvalet till XC40. Motorn klarar segdragning på låga varv utan protester och varvar glatt om man har bråttom. På lite högre varv låter det trivsamt trecylindrigt, inte plågat eller påträngande.

Volvos drivlina är trevlig – tills du kört Kia e-Niro

Visst kan det saknas kraft vid omkörningar i högre hastighet och på en fjällresa med full packning lär den kännas ansträngd. Men för en citysuv fungerar motorn däremot riktigt bra – till dess man sätter sig i Kia e-Niro.

Kias drivlina är silkeslen. Motorn är tyst, stark och har fantastiskt bra respons. Jämfört med en förbränningsmotor som låter, vibrerar och har en tydlig effektfördröjning är det här himmelriket.



Laddluckan i fronten kan vara bökig att öppna men bjuder på belysning.

Att krypa fram i köer med en manuell XC40 och jobba med växelspak och koppling känns verkligen inte modernt. Dessutom har XC40 inte en chans att hänga med Kia vid grönljusdueller.

När detta skrivs går det inte att beställa en XC40 T3 eftersom 2019 års modell är slutsåld, men när bygg-bilfunktionen öppnar igen kommer man att kunna lägga till runt 10.000 kronor för en automatlåda. Momentum Advanced Edition med automatlåda och lite utrustning kostar 16.000 kronor.

Klarar man inte av tystnaden från en elmotor kan Kia bjuda på ett "rymdskepps-surrande" elektroniskt ljud som aktiveras med en knapp, men varför då? Systerbilen Hyundai Kona Electric låter som en spårvagn i sitt tysta läge och slår man på det elektroniska ljudet kommer en påträngande "science fiction-film-ljudmatta" som ingen i testlaget gillar.

Vad gäller ljudupplevelse, fjädring och körupplevelse slår Kia släktingen Hyundai Kona med rejäl marginal.



Volvos interiör är utan tvekan mer välbyggd och upplevs som modernare än Kias. Infotainmentsystemet är elegantare även om det tar tid att lära sig alla funktioner.

Strösslar med utrustning

Kia bjuder på tre körprogram: Eco, Normal och Sport. Gaspedalsresponsens och styrningens lätthet varieras med en knapptryckning. Därtill kan man med hjälp av paddlarna bakom ratten ställa graden av regenerering i tre steg.

I det kraftigaste återvinningsläget bromsar bilen in riktigt bra, men tyvärr inte ner till stillastående (slår av vid 10 km/h), så man kan inte praktisera enpedalskörning fullt ut som i exempelvis BMW i3. Men håller man in vänster paddel kan man regenereringsbromsa manuellt!

Vi glider ut ur staden och in på kurviga vägar. Kia har även den mycket komfortabla stolar – de är mjuka, mysiga och inte sportigt kramande. I högsta utrustningsnivån är de dessutom ventilerade för varma sommardagar medan ratten självklart är eluppvärmd redan i grundversionen. Det här är ett exempel på hur Kia strösslar med utrustning medan Volvo har möjlighet att ta extra betalt. Eluppvärmd ratt ingår i klimatpaketet för 9.900 kronor.

Kias fjädringskomfort imponerar. Bilen har en naturlig tyngd (drygt 300 kilo tyngre än XC40) och den rör sig mjukt och lugnt. I normalläget är styrningen lätt och bilen känns trygg.

Kia har en viss Saabkänsla – och inte alltid på ett bra sätt

Vi knappar in sportläget och trycker accelerationspedalen i botten. Nu avslöjas att Kia Niro i grunden är en bensinbil och att man inte kommit riktigt lika långt när det gäller styrelektronik som exempelvis Tesla eller BMW i3. Att batterierna ligger långt bak under baksätet hjälper inte heller till för drivhjulsfästet.

Full gas från låga hastigheter ger omedelbart ett däckskrik från framdäcken till dess antispinnsystemet griper in. Även i lite högre hastigheter har bilen svårt med effektkontrollen och gasar man på för tidigt ut ur kurvor blir det understyrt som på den gamla goda Saabtiden.



Strålkastarrengörning är väldigt trevligt och säkerhetshöjande. Det saknas tyvärr på Kia.

Pedalresponsen är dessutom så snabb att man inte får någon harmoni i körningen, det blir ryckigt och nervöst. Bilen får tillbaka sitt lugn i normalläget och med den kraftigaste regenereringen är det riktigt kul att släppa gasen för lite motorbroms före böjarna. Stänger man däremot av regenereringen frirullar bilen som den bästa gamla Saab jag kört, och det är också en härlig känsla fast på ett annat vis.



Trecylindrig motor som låter trevligt.
Motorutrymmet ser mer strukturerat ut jämfört med Kias.



T3 kommer snart att kunna beställas med automatlåda.

Kia är fantastiskt fin till vardags

Kort sagt är Kia e-Niro en fantastiskt fin bil att vardagsköra och vardagsåka med, bekväm och trygg. Men för dig som kräver sportbilskvaliteter faller den igenom.

Volvo XC40 rullar mycket stadigare, men inte lika bekvämt. Styrningen är lite vassare och chassit har bättre balans, är styvare och man kan faktiskt ha riktigt roligt bakom ratten. Men någon sportbil är givetvis inte XC40, utan en liten suv med trecylindrig motor som verkligen gör så gott den kan.

Som förare i bägge bilarna kan man njuta av förarassistanssystem som fungerar väl, och självklart av adaptiva farthållare. Vid parkering finns både tv-hjälp och sensorer om man betalar lite extra. Över lag är tekniknivån väldigt hög i de bägge bilarna – om man vill betala för det. Båda har även hög säkerhetsnivå med fem stjärnor i Euro NCAP:s test samt exempelvis autobroms för fotgängare och cyklister.

Baksätet kan dock vara något som avgör bilköpet till Volvos favör. I Kia sitter en vuxen tyvärr lågt och obekvämt, ska storvuxna ofta sitta där under långresor finns det skäl att tveka.

Så här långt i duellen kan vi konstatera följande: Kia fjädrar bättre, rullar tystare och är trevligare att köra. Volvo kontrar med lite spänstigare köregenskaper och en mer exklusiv känsla.

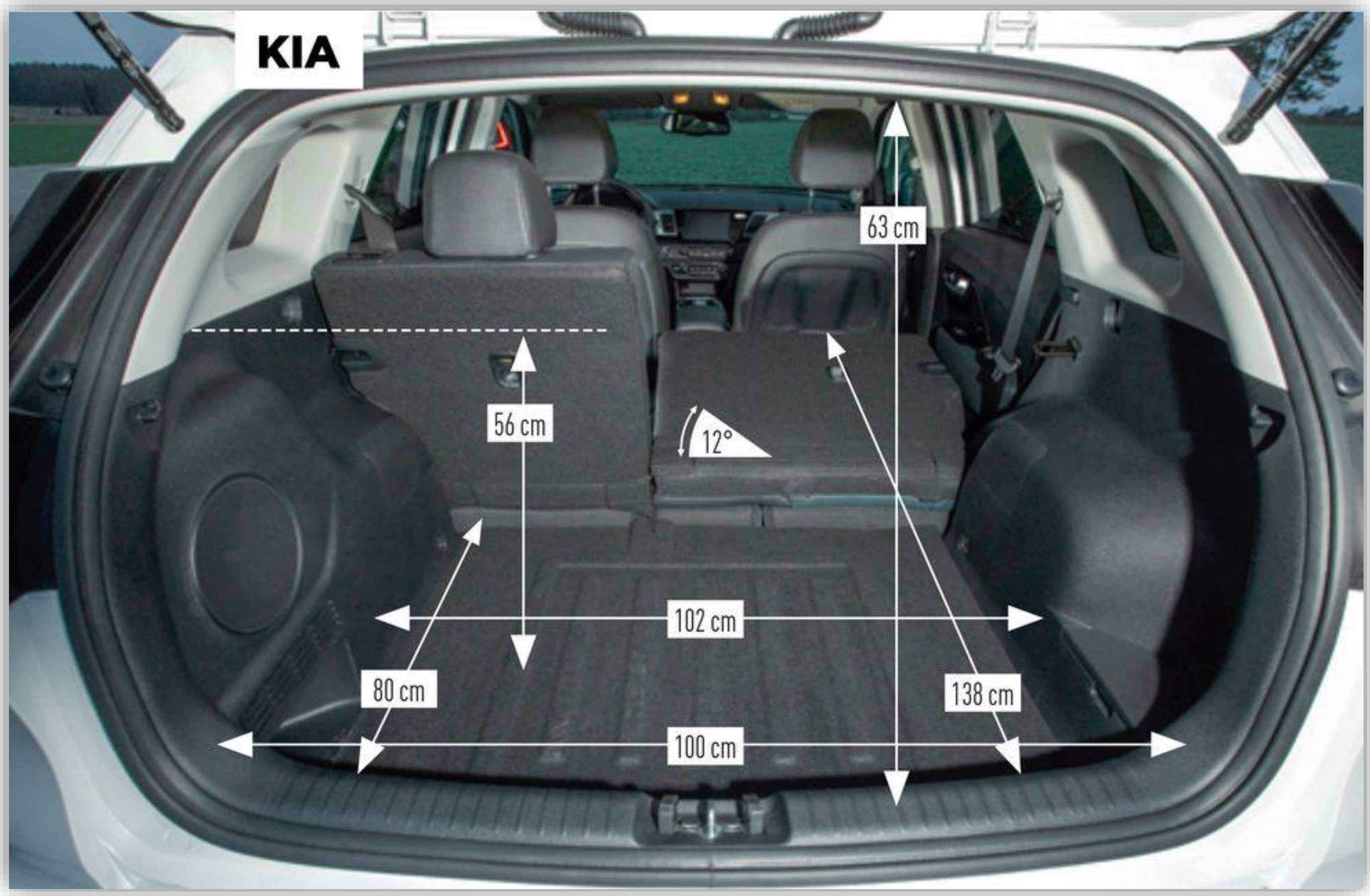
Men Kia är en elbil och det betyder att vi måste checka av en del väsentligheter för en laddbar bil som kan avgöra om det är ett bra köp eller inte.

Batteriet som tillverkas av koreanska SK Innovation är vätskekylt vilket betyder att upprepad snabbladdning inte bör vara några problem. VW e-Golf storknade exempelvis när vi snabbladdade upprepade gånger under ett test i somras. För effektivare laddning i minusgrader finns även ett batteriuppvärmningssystem – i vinter ska vi testa laddning vid minusgrader.

Snabbladdning är möjlig med effekter upp till 100 kW, då laddar man från 0 till 80 procent på en timme. Med 50 kW snabbladdning går det på 1,5 timmar.



Ingen ljuddämpning på motorhuvens insida – det behövs inte heller.



KIa e-Niro är rymligast i Nirofamiljen tack vare att batteriet ligger under baksätet, 451 liter. Hybriden rymmer 427 liter, laddhybriden 324 liter.



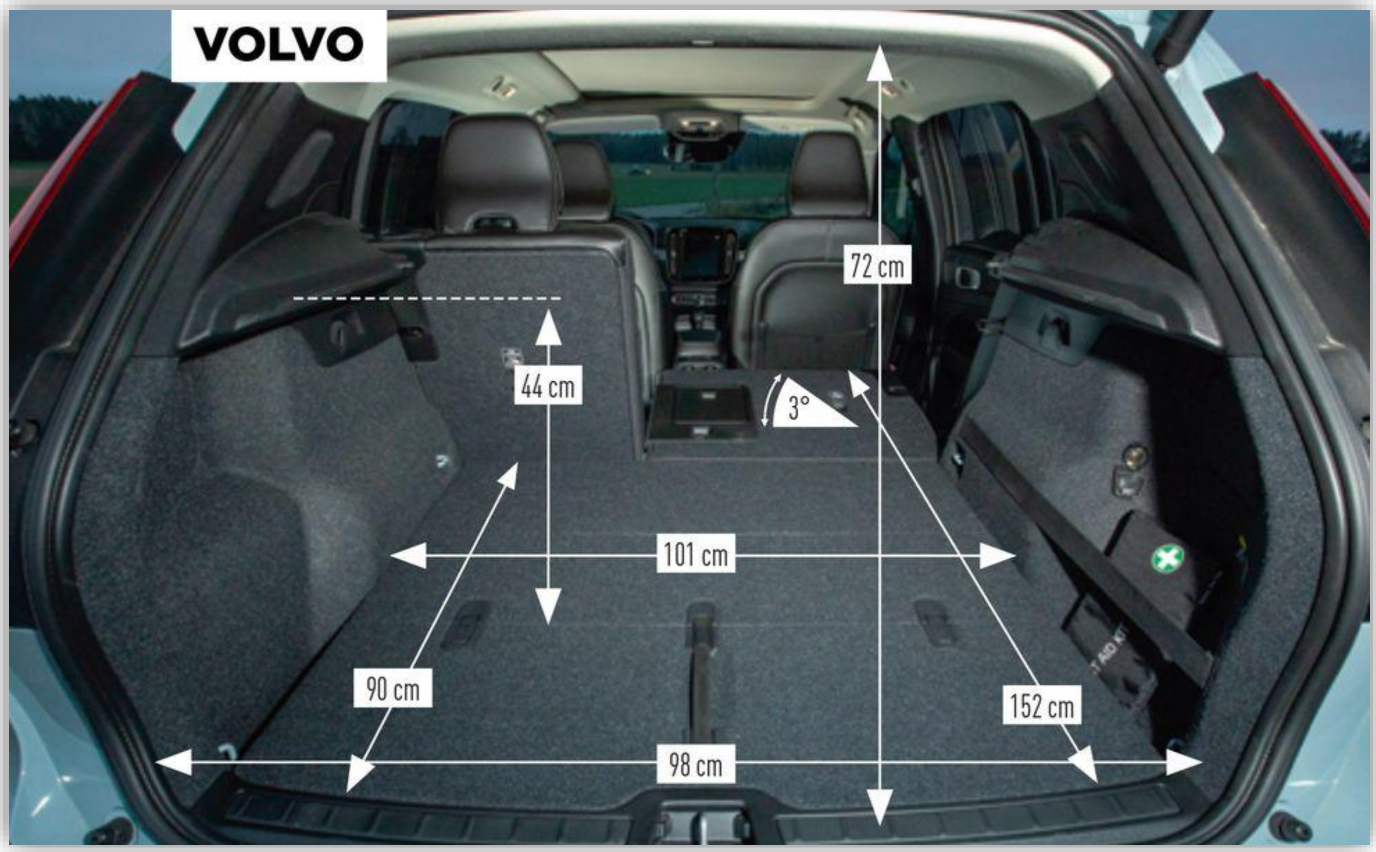
Batteripaketet stjäl plats under passagerarens fötter –
man sitter alltså inte lika bra i e-Niro som i vanliga Niro. Värmeknappen i dörrsidan – bra!

Ingen mobilapp eller dragkrok – än

Den inbyggda laddaren är på 7,2 kW och med 16 ampere hemma och laddbox får man fulladdat på ungefär 17 timmar – den klarar tyvärr inte trefasladdning. Som standard finns inte heller någon vanlig schukoladdsladd- Kia vill helt enkelt inte att man ska riskera att ladda via ett osäkert uttag. Men ett väl installerat och fräscht motorvärmaruttag bör inte vara en säkerhetsrisk och i vår bil finns en schuckosladd.

För kupévärmen finns en värmepump som ger energieffektiv uppvärmning. På minussidan noterar vi också att en app för att styra funktioner som värme eller för att kontrollera laddstatus saknas. Förhoppningsvis kommer det. Dragkroksmöjlighet är på gång.

Vi har ännu inte haft möjlighet att räckviddstesta Kia e-Niro, men systerbilen Hyundai Kona Electric som är något mindre och lättare har vi kört 40 mil med i vanligt svenssontempo. Våra tyska kolleger körde hela 58 mil med Kona i en särskild "ecorunda", så vi räknar med att 40 mil ska vara realistiskt.



Volvos VDA-siffra indikerar nio liter mer lastvolym än Kia,
men skillnaden blir i större i praktiken eftersom lastgolvet är större.



Baksätet i XC40 har goda utrymmen i alla ledder, men lårstödet kunde vara bättre. Dock: överlägset Kias. Värmestolsknappen sitter lågt undanskymd.

Ekonomiskt är det spännande och i dagsläget ganska jämnt mellan testbilarna. Enligt Konsumentverkets tjänst Bilsvar.se landar slutnotan på 45 kronor per mil för bägge bilarna. Men vi noterar att de har en väldigt hög elkostnad i sin kalkyl, och vi ställer också frågetecken för deras andrahandsvärderingar och servicekostnader – där eldrivna Kia är mycket dyrare att serva än bensindrivna Volvo.

Vid våra egna betydligt mer exakta beräkningar hamnar Hyundai Kona Electric på 35 kronor milen medan vårt senaste test av en XC40 D4 gav ett milpris på 50 kronor per mil. Visst är XC40 T3 billigare än D4 men vår kvalificerade gissning är att man minst kommer att spara fem kronor per mil på en e-Niro jämfört med en XC40 T3.

Kanske blir det ännu mer – tänk dig tre år fram i tiden, 2022, när du står och ska byta in din tre år gamla bil. Bensindriven trecylindrig Volvo eller en eldriven Kia – då när laddbara bilar med största sannolikhet dominerar nybilsförsäljningen. Vår gissning är att andrahandsvärdet kommer bli bättre för elbilar.



Lite tuffa "Volvo CC-skärmbreddare" ger e-Niro ett robust uttryck. Enligt ägarna i vår begagnatdatabas håller Kia klart högre driftkvalitet än Volvo och garantipaketet är mycket generösare – även det ett köpskäl.

Så till Volvos framtidsplaner. Den 5 juli 2017 kommunicerade Volvo följande: "Alla nya Volvo-modeller som presenteras från 2019 kommer att ha en elektrisk motor, vilket betyder slutet för bilar som enbart har en förbränningsmotor. Elektrifieringen är grunden för Volvos framtid."

Man ska inte misstolka det här som att Volvo enbart kommer sälja bilar med en elmotor ombord från nästa år, men alla nyutvecklade modeller blir minst hybridiserade.

XC40 blir Volvos första helt eldrivna bil (C30 räknas inte) och produktionen startar sent nästa år. Leveranserna kommer igång tidigt 2020. Laddhybridversionen kommer förmodligen nå sina kunder sommaren 2019. Volvo ligger alltså rejält efter Kia som börjar leverera e-Niro under januari 2019. Kia hoppas få 1.500 bilar under året och dessa lär gå åt väldigt snabbt.



Förhandsbeställningarna på Kia e-Niro strömmar in och det gäller att vara snabb för att få en bil under 2019. För Kia är elbilsförsäljningen ingen vinstaffär, men man bygger varumärke och tar marknadsandelar. Det är definitivt en dörröppnare till företagsmarknaden, som ökar försäljningen av alla typer av Kiamodeller.

Testlagets åsikt är denna: Kia e-Niro är långt ifrån världens bästa bil men tveklöst vårt val i denna duell och den elbil som vi just nu rekommenderar om man inte har en rejäl slant att spendera.

Kia vinner alltså på elektrisk knockout och det faktum att milkostnaden hamnar ungefär på samma nivå som för en vanlig bensindriven VW Golf.

När XC40 finns som eldriven lär den vara attraktivare än Kia – men till ett betydligt högre pris. Ska vi gissa på att den kommer att kosta från en halv miljon?

Det som Kia och Hyundai verkligen har gjort är att höja ribban för hur långt en elbil ska komma. Visst är det lite pinsamt att Audi e-tron och Mercedes EQC som båda kostar runt miljonen inte kommer lika långt som billiga Kia e-Niro?

FAKTA

	KIA E-NIRO	VOLVO XC40 T3
MOTOR		
Typ/slagvolym, cm^3	–	R3, turbo, 1 477
Effekt, hk vid r/min	–	156 vid 5 000
Vridmoment, Nm vid r/min	–	265 vid 1 600–3 850
Antal växlar, man/aut	Auto	6/-
Drivning	Fram	Fram
Elmotor, typ	Syncronmotor	–
Effekt, hk/kW	204 vid 3 800–8 000	–
Vridmoment, Nm	395/0–3 600	–
Batteri, kWh, brutto/netto (V)	64	–
MÅTT		
Tjänstevikt/maxlast, kg	1 847/383	1 568/492
Längd/axelavstånd, mm	4 375/2 700	4 425/2 702
Bredd/höjd, mm	1 805/1 560	1 863/1 652
Tankstorlek, l	–	54
Bagagevolym, l VDA	451–1 405	460–1 336
Däckdimension	215/55 R17	235/60 R17 V
PRESTANDA		
	AUTOMAT	MANUELL
0–100 km/h, sek	7,8	9,4
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	167	200
FÖRBRUKNING		
	EL	BENSIN 95
WLTP-norm, l/100 km	–	6,2–6,4
CO_2 norm, g/km	–	144–148
Räckvidd, km	–	871
WLTP-norm, kWh/100 km	14,9	-
CO_2 norm, g/km	0	-
Räckvidd WLTP, km	455	-
PRIS		
Grundpris, minus klimatbonus	369 900:–	293 900:–
Kia Advanced plus	399 800:–	–
Inscription, Teknik-klimat, lounge	–	385 700:–
DRIFTKOSTNADER FRÅN BILSVAR.SE		
Månadskostnad	7 500:–	7 500:–
Milkostnad	45:–	45:–
Värdeminskning i snitt per år	67 000:–	58 000:–
Bränslekostnad/år	9 000:–	20 100:–
Skatt och besiktning/år	500:–	1 300:–

BETYG	KIA E-NIRO	VOLVO XC40
IQ		
Ekonomi	★★★½	★★★½
Kvalitet & Garanti	★★★★	★★½
Säkerhet	★★★★★	★★★★★
Miljö & Energi	★★★★½	★★
PLACERING	★★★★	★★★
TQ		
Komfort	★★★★½	★★★½
Kupéutrymme	★★★	★★★★½
Bagageutrymme	★★½	★★★
Teknik	★★★★½	★★★★
PLACERING	★★★½	★★★½
EQ		
Aktiv körning	★★★★	★★★★
Vardagskörning	★★★★★	★★★★
Design	★★★½	★★★★½
Vill ha	★★★★★	★★★★
PLACERING	★★★★½	★★★★
TOTALT		
PLACERING	49	44,5
BETYG	★★★★★	★★★★½

LOKALTIDNINGEN
MALMÖ LIMHAMN

4. Toyota Prius Plug-in hybrid: Fula ankungen

Ian Maasing, 06 January 2019, 00:00

Världens största tillverkare av hybridbilar är japanska Toyota och sedan 1997 heter den första storseriebyggda fullhybriden Prius. 2012 lanserade Toyota plug-in hybrid-versionen av sin beprövade hybrid Prius, och 2017 lanserades nuvarande generation av plug-in hybriden.



Nya Toyota Plug-in hybrid är en måttligt rymlig mellanklassare för fyra personer med futuristiska linjer där luftmotståndskoefficienten är låga 0,25.

Veckans testbil, nya Prius Plug-in hybrid, baseras på fjärde generationen av fullhybriden Prius, har minst sagt ett egensinnigt utseende. Inget av det mjuka finns kvar från tidigare generationer utan designen har gjorts tuffare och mera dynamisk med hjälp av sneda karossveck såväl i nosen som på sidorna och baken samt slitsade strålkastare. Det tilltalar säkerligen yngre köpare men avskräcker kanske äldre, mindre modestressade kunder.





Hur som helst har nya Toyota Prius Plug-in hybrid blivit rymligare inuti jämför med föregångaren genom att karossen förlängts med 18 centimeter och bredden ökats med 1,5 centimeter. För att förstärka det sportiga intrycket har höjden sänkts med två centimeter, men med sina 147 centimeter räcker den till för att ge ett bekvämt insteg till de lagom höga sätena. Fortfarande ryms dock bara fyra personer.

Eftersom det stora batteriet tar stor plats rymmer bagagerummet minimala 191 liter under insynsskyddet med baksätet uppe och 702 liter med det delat fällbara baksätet nere.

Nya Toyota Prius Plug-in hybrid har en snåltrimmad, ganska orkeslös bensinmotor och två elmotorer, en elmotor och en generator. Dessa motorer driver tillsamman eller separat utifrån batterikapacitet och körförhållanden. Kombinationen av den snåltrimmade bensinmotorn och elmotorerna minskar bensinförbrukningen märkbart, särskilt i ryckig tätortstrafik. Åkkomforten är god och bilen glider kursstabilt, tyst och behagligt.

Under vår testvecka noterade vi en snittförbrukning på 0,46 liter per mil och som längst, med fulladdade batterier, lyckades vi köra 47 km på landsväg och i tätbebyggelse med enbart elmotorerna.

Bilens litiumjon-batterier laddas inte bara av den snåltrimmade bensinmotorn eller när man motorbromsar alternativt bromsar försiktigt utan även av ett nätanslutet laddningsaggregat/laddbox. När bilen parkeras för natten ansluter man, på amerikanska heter det ”plug-in”, laddningsaggregatet till ett vanligt vägguttag. Och startar på morgonen med fulladdade batterier och kan köra flera mil enbart med elmotorerna. Innan du gör detta ska du kontakta en behörig elektriker som garanterar att en hög belastning under tre-fyra timmar inte belastar elledningen så mycket att den fattar eld!

Som varandes en bonusbil enligt det nya bonus/malus systemet är nya Toyota Prius Plug-in hybrid berättigad till 36 667 kronor i statliga subventioner.



FAKTA

Toyota Prius Plug-in hybrid

Tillverkad i: Japan.

Typ: 5 dörrars 4 personers kombisedan.

Mått/Vikt: längd 465 cm bredd 176 cm höjd 147 cm axelavstånd 270 cm tank 43 l, batterikapacitet 8,8 kWh tjänstevikt fr 1625 kg.

Motor: Plug-in hybrid, bensin 4 cyl 1798 cc, effekt 98 hk/ 72 kW, vridmoment 142 Nm–3600 r/m, elmotor 72 hk/53 kW vridmoment 163 Nm, elmotor/generator 31 hk/23 kW vridmoment 40 Nm, max systemeffekt 122 hk/90 kW
Kraftöverföring: framhjulsdrift, steglös automat, e-CVT.
Hjulupphängning: fram fjäderben, bak dubbla tvärlänkar.
Styrning: kuggstång/elservo, vändcirkel 10,2 m.
Bränsleförbrukning: WLTP 4,4 l/100 km vid bl körning
CO2: 99 g/km
Prestanda: 162 km/h, 0-100 km/h 11,1 sek, räckvidd eldrift WLTP 45-55 km
Fordonskatt: 360 kr
Pris: fr 377.900 kr
Testbilens pris: 402.900 kr(med bonus 366.233 kr)

Ian Maasing

ALLT OM BILAR

5. Så påverkas du av höjda bensinpriserna 2019

Sara Fridh, 5 jan 2019, 14:00

Sveriges dieselpris är nu högst i hela EU. Efter årsskiftet höjdes priset på både diesel och bensin igen. ”Vi tycker att man bör se över vilka principer man ska beskatta framtidens fordon” säger Jessica Alenius, vice vd för branschorganisationen BIL Sweden.



Det är fyra år sedan regeringen klubbade igenom förslaget om en årlig, automatisk höjning av drivmedelsskatten.

Den 1 januari 2019 blev bensinen 26 öre dyrare per liter och dieseln 18,4 öre dyrare per liter. Bakgrunden är att skatten ökar med inflationen plus två procent varje år.

Hur påverkar höjningen dig? Här har vi sammanställt hur den årliga uppräkningen påverkar din ekonomi beroende på vilken bilmodell du har och hur mycket du kör.

Volvo V90 T6 AWD (0,74 liter bensin per mil)



Volvo V90 2017

1 000 mil/år: 192 kronor/år
1 500 mil/år: 289 kronor/år
3 000 mil/år: 577 kronor/år
5 000 mil/år: 962 kronor/år

Volkswagen Tiguan (0,7 liter diesel per mil)



Volkswagen Tiguan 2008

1 000 mil/år: 128 kronor/år
1 500 mil/år: 193 kronor/år
3 000 mil/år: 386 kronor/år
5 000 mil/år: 644 kronor/år

Volvo V70 T4 Classic (0,6 liter bensin per mil)



Volvo V70 2016

1 000 mil/år: 156 kronor/år
1 500 mil/år: 234 kronor/år
3 000 mil/år: 468 kronor/år
5 000 mil/år: 780 kronor/år

Volkswagen Golf 2,0 TDI (0,43 liter diesel per mil)



Volkswagen Golf 2,0 TDI från 2014

1 000 mil/år: 79 kronor/år
1 500 mil/år: 119 kronor/år
3 000 mil/år: 237 kronor/år
5 000 mil/år: 396 kronor/år

Saab 9-5 (0,89 liter bensin per mil)



Saab 9-5 från 2004

1 000 mil/år: 231 kronor/år
1 500 mil/år: 347 kronor/år
3 000 mil/år: 695 kronor/år
5 000 mil/år: 1 157 kronor/år

Porsche Cayenne Turbo (1,19 liter bensin per mil)



Porsche Cayenne

1 000 mil/år: 309 kronor/år
1 500 mil/år: 464 kronor/år
3 000 mil/år: 928 kronor/år
5 000 mil/år: 1 547 kronor/år

Förbrukningen för alla bilmodellerna är angivna enligt den gamla standarden (NEDC). Nu har EU introducerat nya, strängare tester som ger en aningen högre siffra (WLTP). Man kan därför räkna med att den faktiska prisökningen är något högre än den vi räknat fram här.

Trädde i kraft 2017

Inför förra riksdagsvalet lovade Socialdemokraterna att inte höja bensinskatten. Det löftet bröt man genom överenskommelsen om en automatisk uppräkning.

2015 beslutade regeringen om den årliga skattehöjningen på drivmedel som sedan trädde i kraft den 1 jan 2017.

– Oljepriset har sjunkit sedan valet och dessutom sitter vi i regering med Miljöpartiet och får både ge och ta, sa finansminister Magdalena Andersson (S) efter att regeringen presenterat sina åtgärder.

"Grundas på fordon som drivs av fossila bränslen och så kommer det inte se ut i framtiden"

Bensinskatten ökar med inflationen plus två procent varje år. Tanken är att de högre priserna för fossila drivmedel ska få fler bilägare att välja miljövänligare alternativ. Dessutom räknar regeringen med att det drar in mångmiljardbelopp som kan finansiera nya reformer och satsningar, exempelvis inom försvaret.

Branschorganisationen BIL Sweden tycker att det är på tiden att skattesystemet för fordon ses över - i takt med att vårt sätt att köra och äga bil förändras.

– Vi tycker att man bör se över hela skattesystemet och efter vilka principer man ska beskatta framtidens fordon, som kommer vara uppkopplade och på sikt självkörande. Skattesystemet i dag grundas på fordon som drivs av fossila bränslen och så kommer det inte se ut i framtiden, säger Jessica Alenius, vice vd för BIL Sweden.

SÅ RÄKNAS SKATTEN UPP:

• 1 januari 2019 resulterar den nya indexuppräkningen i höjd skatt med följande förändring:

Bensin: 26 öre dyrare per liter.

Diesel: 18,4 öre dyrare per liter.

• Skattesatsen räknas upp med den allmänna prisutvecklingen (KPI) och ett tillägg på två procentenheter. I Moderaternas budgetproposition, som vann flest röster, är det föreslaget att skatten i stället ska räknas upp med enbart KPI. Det gäller från den 1 juli 2019 om inte en ny regering ändrar på det.



Sara Fridh

Feber

6. Så här görs en Tesla Model 3

Roger Åberg 2019-01-05 kl 15:33

Snabbversionen



FILM: [***https://youtu.be/RQHBR3rjGXM***](https://youtu.be/RQHBR3rjGXM)

Tesla har fått upp farten på byggandet av framförallt Model 3. I den här videon får vi följa med på bygget, tyvärr går det lite för snabbt. Hela processen tar här bara 48 sekunder och det hade varit trevligt att se det hela i lite lugnare tempo och från lite fler vinklar.

svt NYHETER

7. Nya registreringsskyltarna snart på våra vägar

Frida Liljequist

Publicerad: 5 januari 2019 07.35 Uppdaterad:6 januari 2019 08.26

De nuvarande registreringsskyltarna med tre bokstäver och tre siffror är på väg att ta slut. Nu kommer istället ett nytt system, Transportstyrelsen är inne i slutfasen med att införa det nya utseendet och målet är att de nya skyltarna införs den 15 januari.



I det nya systemet kan skyltarna ha två siffror, så att den sista byts ut mot en bokstav.

– Arbetet pågår och vi är inne i slutfasen. Vår avsikt är att införa de nya numren den 15 januari, men det kommer nog ta nån vecka längre innan vi ser de nya skyltarna ute på våra vägar, säger Transportstyrelsens presschef Mikael Andersson.

Så blir en regskylt till

Han försöker förklara hur registreringsskyltsprocessen ser ut; varje kväll görs en uppdatering, då Transportstyrelsen samlar in alla ansökningar om nya registreringsnummer och skickar en beställning till skylttillverkaren.

Mikael Andersson beskriver ett exempel: Bilmärket Peugeot tillverkas ju i Frankrike, men det bilmärket har en generalagent i Sverige som tar in alla nya Peugeotbilar i Sverige och ser till att de får svensk registrering.

Denna generalagent anmäler till Transportstyrelsen att de vill ha registreringsskylt på denna Peugeot och en registrering görs.

Kan ta någon vecka till

Från den 15 januari kan det ta en liten tid till innan bilen med den nya regskylten är ute hos kund och ute i trafiken, förklarar Mikael Andersson.

– Men min bild är att de första skyltarna kommer att börja ses i januari. Vi är angelägna att folk får informationen att det här händer nu, säger han.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Från koncept till bil: Volvo S80

Peter Klemensberger 5 januari 2019

Från vitvara till vägflundra. Här är historien om Volvo S80, miljökonceptet som blev en lyxbil.



Den internationella motorpressen nickade samstämmigt. Med S80 hade Volvo tvättat bort sin träiga image. Mest lättade var brittiska Car: ”Det är roligt att se att Sverige kan producera bilar som inte är fula med flit.”

Nu när S80 går ur tiden är det hög tid att blicka tillbaka, ända till 1986 då samarbetet mellan Volvo, Kungliga Tekniska Högskolan, ABB och Vattenfall startade. Formen hamrades fram av Volvos designkontor i Kalifornien och visades upp under Parissalongen 1992.

S80 var något så ovanligt som en Volvo med former och lite av en föregångare när det kommer till så kallade retrobilar. Motorhuvens bula skulle föra tankarna till PV 444 och de breda höfterna ska ha inspirerats av Amazon. Det som stod i Paris var dock ett koncept vid namn ECC – Environmental Concept Car. Det var inte formen som var det centrala. Modellen var Volvos designstudie på en bil som kunde mäkta med framtida miljölagstiftningar. ECC var en hybridbil som kombinerade el- och gasturbindrift.

Inte bara Teknikens Värld hittade sin favorit, ECC blev salongens stjärna. Hybridbilar hade tidigare varit spolformade saker blott med plats för två, likt ”Blixt Gordons tjänstefordon”, som vår Calle Carlqvist uttryckte det.



1998 hade namnet ändrats till S80, den byråhöga bakluckan kapats ner, ögon och mun i fronten öppnats upp. Det var inte längre en hybridbil men surr blev det ändå om det under huven. Volvo hade där lyckats placera en rak sexcylindrig motor på tvären. Det var de emellertid inte först med, engelsmännen hade lyckats med bedriften på en av sina modeller (Austin/Morris 2200 och Leyland Princess) strax innan deras bilindustri kapsejsade.

I Tekniken Värld ställdes S80 genast i test mot Saab 9-5 samt tyskarna Audi A6 och BMW 5-serie och hade mest gemensamt med den sistnämnda. Volvon var förvånansvärt stum och kul att köra – sina rejäla mått till trots.

LÄS MER: Från koncept till bil

S80 tillverkades i 368 000 exemplar och var den första och sista modellen att byggas på P2-plattformen. I Teknikens Värld hade vi 2010 en S80 som vinterskott som vi snåltrimmade till den grad att den gick billigare än ”nya” S80 DRIVe.

Historik
1992 Konceptbilen ECC visas upp i Paris.
1998 S80 efterträder S90.
2003 Volvo S80 får en facelift.
2006 En ny generation S80 tar vid.
2010 Snål-e, vår trimmade gamla S80.
2016 Modellen lägg ned.



9. 12 logotyper du inte visste hemligheten bakom – här är förklaringen

Pär Brandt, 2017-04-22, 16:17, uppdaterad 2019-01-04, 23:03

Volvos logotyp var en slump, Saab visar ett bombplan, Ferrari är en gåta, Audi visar fel antal ringar och Porsche har snott alltihop. Det är en enda röra med logotyperna. Men här finns förklaringarna. Har du koll?



Biltillverkarna är stolta över sina logotyper och de har ofta en central placering i grillen eller på motorhuven. Som bilnörd har du sett dem hela livet och lärt dig att känna igen symbolerna på hundra meters håll.

Men vad betyder logotyperna? Visste du att Chevrolets berömda "Bowtie" är en skamlös stöld? Varför har Audi fyra ringar istället för fem (det var faktiskt en sammanslagning av fem biltillverkare)? Hur kommer det sig att Porsche och Ferrari har så lika logotyper? Eller hade du koll på att Subarus logotyp är en symbol för både en företagsfusion och stjärnhopen Plejaderna?

Nördkunskap eller ej så är det kul att känna till bakgrunden till biltillverkarnas logotyper. Något som du kan stoltsera med inför dina bilpolare. Låt oss börja med våra mest kända svenska biltillverkare, Volvo och Saab.

Följande logotyper finns beskrivna i artikeln:
- Volvos namn och logotyp var en slump
- Saabs logotyp visar bombplan och Skåne
- Chevrolets Bowtie stals från annons
- Audi har fyra ringar, inte fem eller sex
- Ferraris logotyp förklarades – en enda gång
- Mercedes stjärna söker dominans
- BMW började med flygplan – men glöm propellern
- Alfa Romeos logotyp – ormen äter inte upp mannen
- Porsche har "lånat" allt till sin logotyp
- Subarus logotyp är både fyndig och elegant
- Rover gillade vikingar
- Skoda inspirerades av indianerna



Marstecknet är maskulint, men i Volvos fall syftar det på järn och järnframställning. Något som var typiskt svenskt, ansåg Volvo.

Volvos namn och logotyp var en slump

I augusti 1924 möttes av ingenjören Gustaf Larson och Assar Gabrielsson av en slump på restaurang Sturehof i Stockholm. De var gamla kollegor från kullagertillverkaren SKF och började prata om bådas stora intresse: bilar. Varför skulle inte Sverige kunna ha en stor, egen biltillverkning? Det mötet blev starten för Volvo.

Tre år senare, 14 april 1927, rullar den första Volvon ÖV4 ut ur fabriksporten på Hisingen. På kylaren satt den symbol som vi för alltid förknippar med Volvo, det snedställda järntecknet.

Järntecknet är en cirkel med en pil som från ytterkanten pekar diagonalt uppåt höger. Detta är ett av den västerländska kulturens äldsta ideogram och stod ursprungligen för planeten Mars (i romarriket) och vapen. Järnframställning är sedan hundratals år "ursvenskt" och det knöt järntecknet till Sverige på ett naturligt sätt. Mars och Venus används som symboler för kön, men i Volvos fall är logotypen inte "manlig" ut syftar alltså på järntecknet.

Volvoemblemet formgavs av porträttmålaren Erik Helmer MasOlle, ursprungligen Ohlsson. Logotypen kompletterades av ett diagonalt band som skar snett över kylaren. Bandet användes av rent praktiska skäl på ÖV4, för att hålla fast det förkromade järnmärket på vattenkylaren, men så småningom utvecklades den snedställda linjen till en del av den grafiska profilen. Idag vet vi att en bil med ett diagonalt streck i grillen är en Volvo, oavsett om det är en personbil eller en lastbil.

Namnet Volvo hade SKF registrerat som dotterbolag redan 20 februari 1915. "Volvere" är infinitivformen för verbet "rulla" på latin. "Volvo" är första person singularis och betyder alltså "jag rullar". Ett genialiskt, enkelt namn för kullager som de flesta kunde uttala med minimal risk för stavfel. En del kullager med namnet Volvo tillverkades, men sedan bestämde man sig för att sälja alla kullager under varumärket SKF. Varumärket Volvo hamnade i skrivbordet som "bra att ha". Från början hade alltså varumärket Volvo inget alls med bilar att göra.



Saabs logotyp började som ett stiliserat bombplan, sedan kom gripen 1984.

Saabs logotyp visar bombplan och Skåne

Svenska Aeroplan AktieBolaget, Saab, grundades 1937 på uppmaning av svenska regeringen. Andra världskriget var på väg och Sverige var i desperat behov av ett bättre flygvapen.

Efter krigets slut 1945 minskade beställningarna av flygplan, samtidigt som Saab såg ett stort behov av personbilar. Verksamheten breddades och i december 1949 inleddes tillverkningen av Saab 92.

Som en del av Wallenbergsfären genomgick företaget Saab många förändringar. Andra företag köptes upp (ANA, 1960), Saab slogs ihop med Scania-Vabis (Saab-Scania AB,1968) och sen såldes personbilsproduktionen till General Motors (Saab Automobile AB, 1990). Därmed blev både lastbilstillverkaren Scania och försvarsmaterialtillverkaren Saab AB självständiga. Koenigsegg och Spyker Cars lämnar vi utanför, den här gången.

Den röriga historiken hos Saab avspeglas också i logotypen. Den första, ganska grovhuggna logotypen kom 1939 och visade bombplanet Saab B 3 – i grunden en tysk Junkers Ju 86. Betydligt snyggare är Saabs logotyp från 1945, samma vinkel på flygplanet men den här gången i stiliserad form en egenkonstruerad Saab B18.

Konstnären Carl Fredrik Reuterswärd gjorde 1984 en ny logotyp där flygplan, bilar och lastbilar kombinerades. Längst upp finns huvudet av fabeldjuret gripen, ett lejon med örnhuvud. Gripen var Scanias logotyp och samtidigt landskapsvapen för Skåne, som heter Scania på latin.

Gripen är även Malmös stadsvapen, där Scania grundades år 1900. Vabis tillverkade fordon i Södertälje, där lastbilstillverkningen sker än idag. Gripen har också använts av Vauxhall i deras logotyp.

Elbilskonsortiet Nevs förbjöds på hösten 2012 att använda gripen i logotypen, varför man renodlade logotypen till att bara innehålla namnet Saab. Tre år senare stod det även klart att Nevs inte längre fick använda varumärket Saab, främst för att det riskerade att sammanblandas med försvarsmaterieltillverkaren Saab AB.



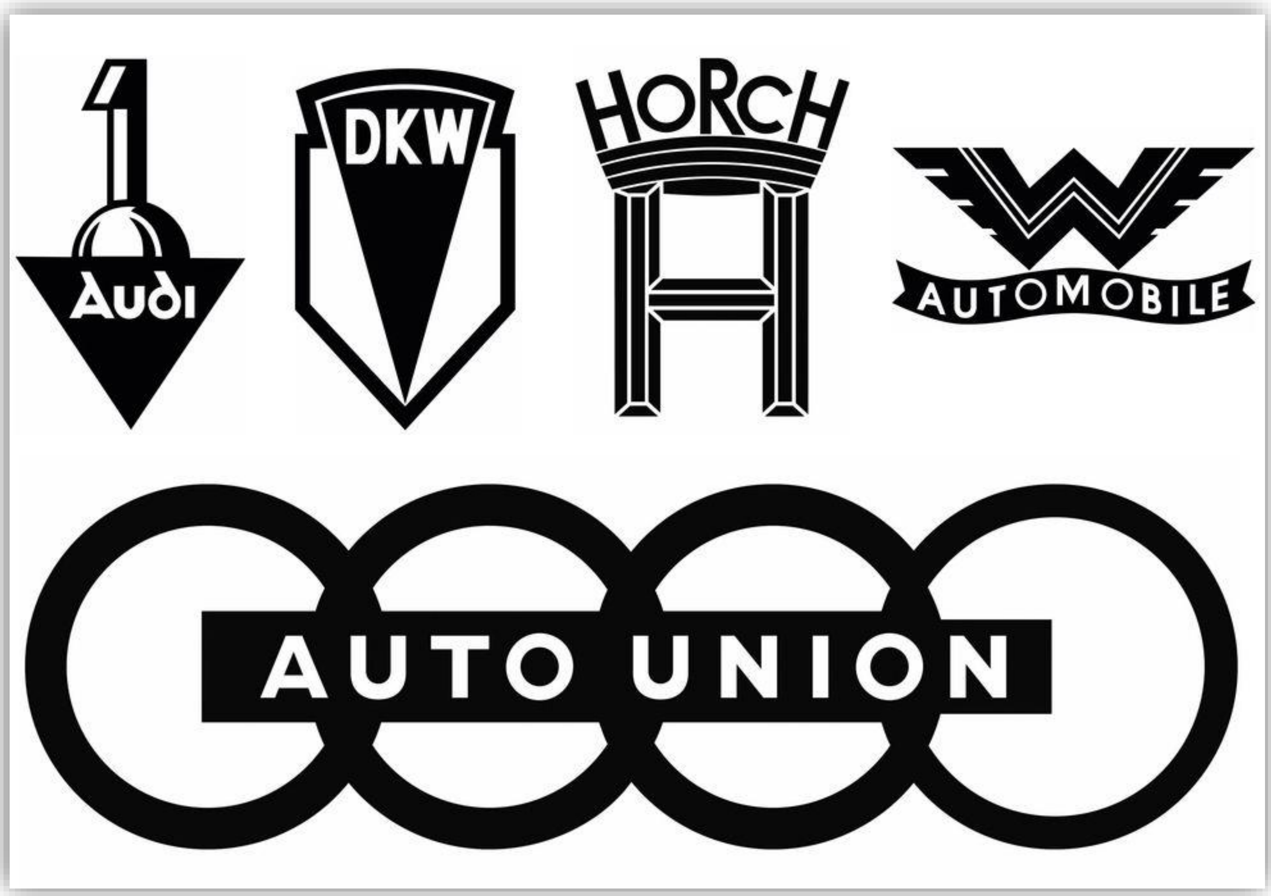
Billy Durant fick inspiration till logotypen från en tidningsannons för kol, "Coalettes".

Chevrolets Bowtie stals från annons

Det finns två officiella förklaringar på hur Chevrolets logotyp, Bowtie, skapades 1913. Den första berättar att en av grundarna, Billy Durant, fann det lutande korset på en tapet i ett hotellrum i Paris 1908. Något som inspirerade honom att skapa logotypen. Den andra berättar att Louis Chevrolet tog inspiration från sitt hemlands flagga, Schweiz, men lutade korset något.

Det mesta pekar dock mot att Chevrolets logotyp är skamlös kopiering. Historikern Ken Kaufmann har visat att Billy Durant visserligen gjorde många logotyper, men just den här "snodde" han. Chevrolets Bowtie-kors fanns i en lokal tidningsannons för kol (till uppvärmning) som Durant kopierade. Namnet "Coalettes" byttes ut mot Chevrolet.

Även General Motors verkar numera luta åt den senare förklaringen och den bekräftades på 70-talet av Durants änka Catherine i en tidningsintervju. Bowtie-logotypen har förändrats mycket under mer än ett sekel, men grundformen är densamma.



Audi, Horch och DKW slogs samman till Auto Union AG, sedan tillkom även Wanderer och därmed blev det fyra ringar. 1969 tillkom NSU – men det blev ingen femte ring.

Audi har fyra ringar, inte fem eller sex

De fyra ringarna i Audis logotyp skulle egentligen vara fem, men den figuren hade olympiska spelen redan lagt rabarber på. Eller kanske sex ringar, om man räknar in både Auto Union och NSU. Rörigt? Fortsätt att läsa så förklarar vi!

Företagsnamnet Audi tillkom efter att grundaren August Horch lämnat sitt gamla bilföretag "August Horch & Cie". För att kunna fortsätta inom bilindustrin med ett nytt företag var Horch tvungen att hitta på ett nytt namn. Horch kan även uttydas som en uppmaning på tyska att lyssna och audi betyder "lyssna" på latin – idén kläcktes för övrigt av affärsvännen Heinrich Fikentschers tioåriga son. Företaget grundades 16 juli 1909.

Logotypen med de fyra ringarna kom till 1932 när de tre fordonstillverkarna och bilfabrikerna Audiwerke (Audi), Horchwerke (Horch) och Zschopauer Motorwerke (DKW) slogs samman till Auto Union AG, med huvudkontor i Chemnitz. Även Wanderer, också med säte i Chemnitz, införlivades i det nya företaget Auto Union. De fyra varumärkena tilldelades varsitt segment och kunde framgångsrikt dela utveckling och komponenter. Men sedan startade kriget, 1939.

Efter andra världskriget blev det en nystart av Auto Union och man började med ganska enkla tvåtaktsmodeller, konstruerade av DKW. Framgångarna var dock måttliga och 1958 köptes Auto Union av Daimler-Benz, som inte heller lyckades få fart på försäljningen.

Först 1965 kom de första fyrtaktsmodellerna hos Auto Union och för att markera förnyelsen såldes dessa som Audi-bilar. Men då hade Daimler-Benz redan tröttnat och avyttrat företaget till Volkswagen 1964.

Volkswagen köpte även NSU, 1969, och skickade iväg varumärket till Auto Union – som fick namnet "Audi NSU Auto Union AG". NSU levde kvar till våren 1977, parallellt med Audi. 1985 tröttade man på det långa namnet och gick över till det korthuggna "Audi AG".

Audis logotyp har alltså förblivit ungefär som den såg ut när den skapades 1932, fast då hette företaget inte Audi. Totalt blir det sex varumärken, men det återspeglar alltså inte loggan. Det borde vara minst fem ringar, kanske sex.

Hela Volkswagen-koncernen heter idag VW Group AG, vilket ibland förväxlas med varumärket Volkswagen (ett av tolv varumärken i gruppen).

Det har ryktats i många år att man för att förtydliga Volkswagens varumärke ska byta namn på huvudkoncernen till Auto Union AG. Kanske ingen dum idé efter Volkswagens avgasskandal "dieselgate"?



Piloten Francesco Baracca använde den stegrande hästen på sitt flygplan.
Grunden till Ferraris logotyp?

Ferraris logotyp förklarades – en enda gång

En av världens mest kända och beundrade logotyper – ändå vet vi oerhört lite. Förklaringen till Ferraris logotyp sägs bara ha berättats en enda gång av företagets grundare, Enzo Ferrari.

Enligt Enzo Ferrari hade han 1933 pratat med föräldrarna till den framgångsrika piloten Francesco Baracca, aktiv under första världskriget. Efter sin första luftseger 1916 lät Francesco Baracca måla symbolen för sitt gamla kavalleriregemente – "Piemonte Reale Cavalleria" – på sidan av sitt flygplan. Under de följande två åren lyckades Francesco Baracca skjuta ner inte mindre än 34 motståndare, vilket gjorde honom till Italiens största flygaräss. Som för så många andra piloter slutade karriären med att han en dag inte kom tillbaka.

Greven Enrico Baracca och grevinnan Paulina uppmanade Enzo Ferrari att använda den stegrande hingsten som en symbol för hans nystartade racingteam, då det skulle "bringa lycka och framgång".

Enzo Ferrari modifierade dock logotypen något och placerade hingsten i en klassisk, heraldisk form av en symbolisk vapensköld. Den gula bakgrundsfärgen kommer från hemstaden Modena. De grön-vita-röda ränderna längst upp i logotypen är förstås inte svåra att gissa ursprunget till.

Det finns de som hävdar att Baracca sköt ner ett tyskt plan och för att hedra sin motståndare använde han den häst som fanns målad på planet. Den tyska piloten kom från Stuttgart och använde hemstadens vapensköld på sitt plan. Som alla vet används Stuttgarts vapensköld av den lokala sportbilstillverkaren, just det – Porsche. Det skulle förklara likheterna, men historien om Stuttgartpiloten är inte bekräftad.



Gottlieb Daimler använde den treuddiga stjärnan redan 1872.

Mercedes stjärna söker dominans

Enligt Mercedes själva ska vi läsa in följande symbolik i den treuddiga stjärnan: dominans på land, till sjöss och i luften. Världsdominans. Rubbet. Ingen falsk blygsamhet där inte…

Varumärket Mercedes är ju ett av flera i Daimler AG, en jättekoncern som i sin tur är ett resultat av många sammanslagningar i historien. Den treuddiga stjärnan har hängt med ända sedan 1909 och den sägs ha använts av Gottlieb Daimler på ett vykort så tidigt som 1872. Gottlieb Daimler använde då den treuddiga stjärnan (utan ring) som en typ av "lyckosymbol".

Gottlieb Daimler grundade Daimler-Motoren Gesellschaft, DMG, 1890. Han gick dock bort redan år 1900, 66 år gammal, och då drevs företaget vidare av sönerna Paul och Adolf samt ingenjörssnillet Wilhelm Maybach. De behövde ett nytt varumärke och sägs ha inspirerats av affärsmannen och bilentusiasten Emil Jellinek, som brukade köra biltävlingar under pseudonymen "Mercedes" – vilket var namnet på hans dotter.

Emil Jellinek var även duktig på att sälja Daimlers bilar till välbeställda vänner och behövde ett nytt varumärke till de snabbaste modellerna. I april 1900 enades man om att bygga nya motorer med namnet "Daimler-Mercedes". Jellinek sålde dessa "vrålåk" för 550.000 mark styck till sina vänner, vilket med dagens penningvärde är cirka 25 miljoner kronor!

Första Mercedesen byggdes färdigt 22 december 1900 och levererades till Wilhelm Maybach. Under början av 1901 visade sig den 35 hk starka "racebilen" vara helt oslagbar i dåtidens biltävlingar och det gav Mercedes ovärderlig uppmärksamhet som gjorde att försäljningen blomstrade. I september 1902 registrerades varumärket Mercedes och den lyckosamma bilhandlaren Emil Jellinek fick tillstånd att ändra sitt namn till Jellinek-Mercedes. Som han själv uttryckte det: "Förmodligen första gången som en pappa tagit sin dotters namn".

Mercedes behövde dock en symbol, en tydlig logotyp, och då drog sig sönerna Paul och Adolf till minnes pappa Gottliebs treuddiga stjärna. Styrelsen var med på noterna och 1909 registrerades för säkerhetens skull både en treuddig stjärna och en med fyra spetsar. Från och med 1910 användes de treuddiga stjärnan på alla Mercedes modeller. Logotypen utvecklades stegvis och 1916 tillkom ytterringen som höll samman spetsarna.

Under 20-talet var det tuffa tider för den typen av lyxprodukter som Mercedes tillverkade. De tidigare konkurrenterna Daimler-Motoren Gesellschaft och Benz & Cie började samarbeta 1924 för att kunna dela på utvecklingskostnaderna. Två år senare slogs företagen ihop och fick namnet Daimler-Benz AG, därmed blev också logotypen mera lik den vi idag förknippar med företaget. Resten är historia, som det heter.



Bayerische Motoren Werke, BMW,
införlivades i det som tidigare varit Rapp Motorwerke (längst till vänster).

BMW började med flygplan – men glöm propellern

Det är förmodligen väl känt hos flertalet av er läsare att "Bayerische Motoren Werke" startade som en tillverkare av flygplansmotorer. De flesta tror sig också veta att BMW-logotypen är en stilistiskt utformad flygplanspropeller, men det är helt fel.

Rötterna till BMW börjar hos Karl Rapp och Gustav Otto. Som vanligt inom bilindustrin växte företaget fram genom sammanslagningar av flera bolag. Flugmaschinenfabrik Gustav Otto slogs 7 mars 1916 samman till Bayerische Flugzeug-Werke GmbH (BFW). Samtidigt övergick Rapp Motorenwerke till Bayerische Motoren Werke GmbH, som grundades 1917. Året därpå ombildade man till aktiebolagsformen AG.

1922 flyttades varumärke och konstruktion från Bayerische Motoren Werke in i BFW. BMW har valt att ange 7 mars 1916 som det datum då företaget startades, men då är det alltså egentligen BFW som avses.

Bayerische Motoren Werke införlivades i det som tidigare varit Rapp Motorwerke, vilket också återspeglades i BMW-logotypen. De tre versala bokstäverna i namnet orienterades i en ring på precis samma grafiska sätt som i Rapp Motorens logotyp.

De blå-vita rutorna i mitten av logotypen är inte en propeller, utan visar en del av Bayerns flagga. Grunden till missförståndet är en reklambild från slutet av 20-talet som visade BMW:s logotyp tillsammans med flygplan. Den första motorcykeln, BMW R 32, började tillverkas 1923. Biltillverkare blev BMW först 1928, då man köpte företaget Fahrzeugfabrik Eisenach i Thüringen.



Vad är det som händer här, egentligen? En man som blir uppäten av en orm?!?

Alfa Romeos logotyp – ormen äter inte upp mannen

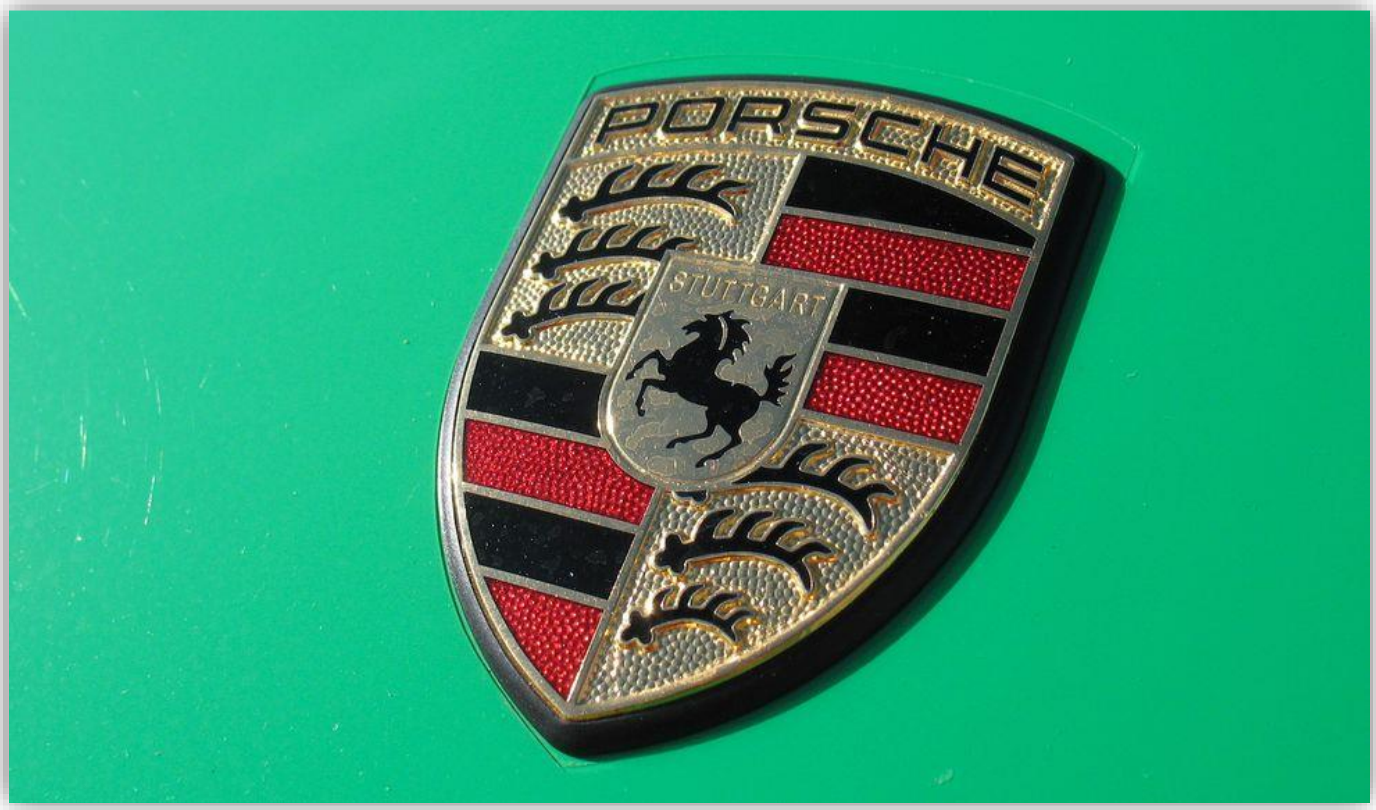
Tittar man riktigt noga på Alfa Romeos logotyp visar den högra delen hur en jättelik orm äter upp en man. Är det verkligen en lämplig logga för en biltillverkare? Det finns en förklaring, häng på!

"Anonima Lombarda Fabbrica Automobili" grundades 24 juni 1910 och köptes 1915 av Nicola Romeo, därav namnet Alfa Romeo. Inledningsvis tillverkade man racingbilar, bland annat den jättelika "24 HP", och 1920 började Alfa Romeo producera personbilar.

Tecknaren Romano Cattaneo skissade 1910 fram en företagslogotyp som bestod av två delar. Till vänster i centrum ser man ett rött kors på vit botten och det är hemstaden Milanos flagga. Till höger ser man en orm med en man i munnen, och även detta motiv ska symbolisera Milano. Romano Cattaneo hittade en utsmyckning ovanför portarna till Castello Sforzesco (slottet Sforzesco). Slottet började byggas på 1300-talet av den mäktiga Visconti-familjen och byggnationen fortsatte sedan under flera hundra år. Idag finns det flera museer i slottet.

Enligt sägnen var det riddaren Otone Visconti som besegrade en saracensk riddare under korstågen. Som brukligt tog Visconti vapenskölden från sin motståndare och gjorde till sin egen, och den fortsatte sedan att användas av familjen. Innebörden av denna gamla arabiska symbol är omtvistad men enligt Alfa Romeos talespersoner ska man inte se det som att mannen är på väg att bli slukad av ormen, utan motsatsen – mannen "återföds" ur ormens mun. Denna pånyttfödelse ska symbolisera en nystart, alltså något positivt.

Ormen är en urgammal symbol som använts till mycket, en välbekant sådan är grekiska Eskulapstaven där en orm slingrar sig uppför en pinne. Den är en symbol för läkekonsten och används i olika varianter av tandläkare, veterinärer och apotekare.



Delarna i Porsches logotyp är lånad nästan helt från staden Stuttgarts vapensköld.

Porsche har "lånat" allt till sin logotyp

Snygg, men inte speciellt originell. Ungefär så kan Porsches logotyp sammanfattas. Alla beståndsdelar är nämligen lånade från regionen.

Porsches vapensköld härstammar från "Freier volkstaat Württemberg", den fria folkstaten Württemberg som var en republik i Tyska riket under 1918–1945. Porsche skalade bort hjortarna på sidan och satte sitt namn längst upp på skölden.

Den stegrande hästen i mitten är ju märkligt lik Ferraris logotyp, svart hingst mot gul bakgrund, men det är hemstaden Stuttgarts stadsvapen. Zuffenhausen, där Porschefabriken ligger, är belägen cirka sju kilometer norr om Stuttgart.



Det går att se ett visst släktskap med stjärnhopen Plejaderna och Subarus logotyp.

Subarus logotyp är både fyndig och elegant

Den ovalformade logotypen som Subaru använder för tankarna till en stjärnbild, och det är inte helt fel. Plejaderna är en öppen stjärnhop i Oxens stjärnbild, kallas även för "Sju systrarna". Med lite fantasi kan man se Plejaderna som en liten karlavagn.

På japanska heter Plejaderna Subaru – men det hade ni väl aldrig gissat? Subaru betyder också "enade" (förenade) på japanska.

Vid klart väder går det att se åtminstone de sex ljusstarkaste stjärnorna i Plejaderna med blotta ögat och det var just sex företag som slogs samman när Fuji Heavy Industries bildades 1953. Biltillverkningen smög igång året därpå och första modellen hette Subaru 1500.



Rovers tidiga modeller hade ett vikingahuvud som kylarprydnad.
Logotypen övergick till att bli ett allt mera stiliserat vikingaskepp.

Rover gillade vikingar

Tillverkningen finns inte kvar men de som ser en Rover på gatan kan se ett stiliserat vikingaskepp i logotypen, vilket kan tyckas aningen malplacerat hos en brittisk biltillverkare. Rover betyder sjörövare och vikingar ansågs som den främsta formen av sjöbusar.

Även om vikingarna härjade längs Englands kuster under många år hade de också en positiv betydelse. Dansken Knut den store (995–1035) tog makten i England och avslutade det ständiga krigandet mellan landets småkungar, vilket gav England fred och välstånd under flera decennier. Denna lyckliga period avslutades 1066 när normanderna (den franska grenen av vikingarnas bosättningar) genomförde sin brutala ockupation.

Varumärket Rover började användas på 1890-talet, på trehjuliga cyklar. Rover betyder även cykel på polska och vitryska.



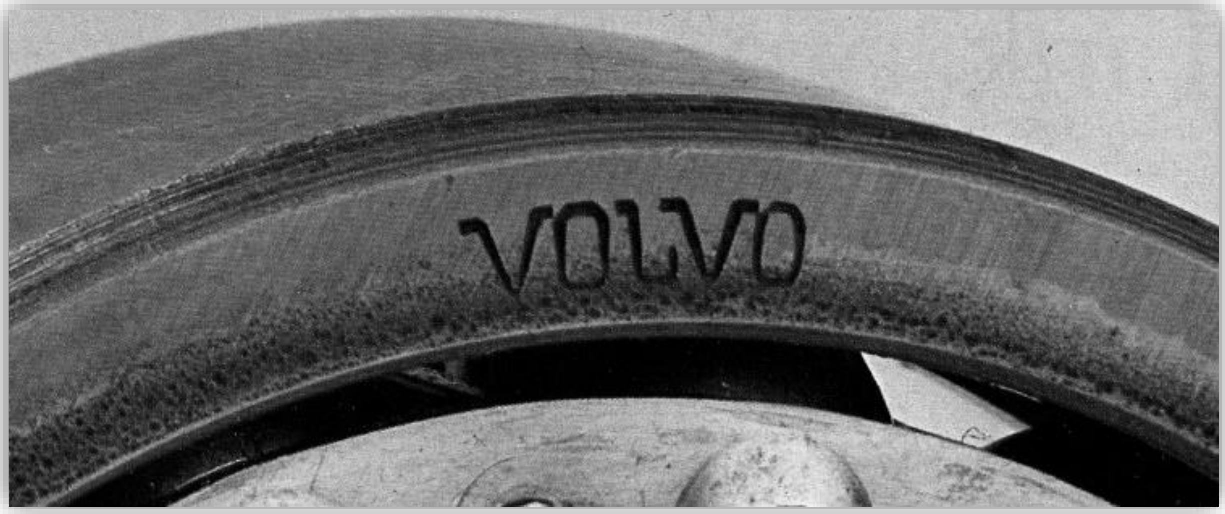
Skoda inledde med namnet men övergick till en indianhövding,
som blev kraftigt förenklad. Logotypen har ändrat skepnad flera gånger genom årtionden.

Skoda inspirerades av indianerna

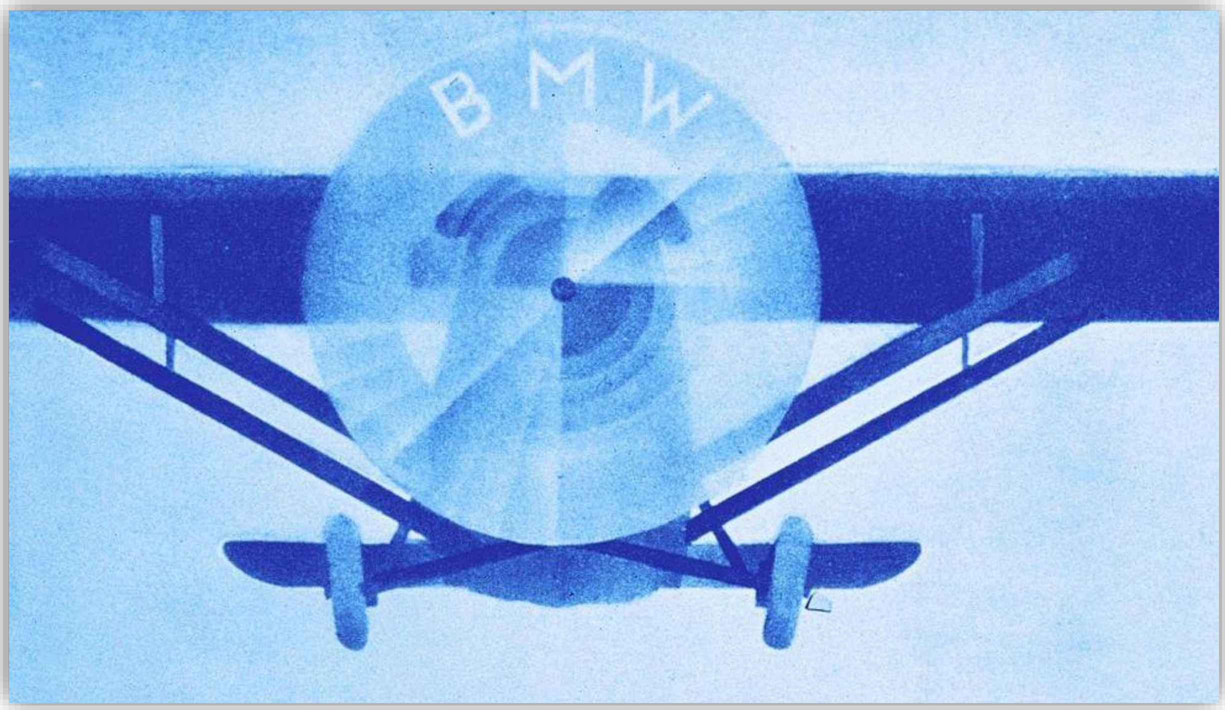
Även Skoda har en brokig historia, med två huvudgrenar. 1869 köpte ingenjören Emil Skoda ett företag som snabbt växte upp till en av 1800-talets största industrikoncerner. 1895 inledde Vaclav Laurin och Vaclav Klement sin bana som cykeltillverkare. Först använde de varumärket Slavia och sedan Laurin & Klement för bilproduktionen. 1925 köptes Laurin & Klement av Skoda Works – och det nya bilföretaget blev Skoda Auto.

Redan i december 1923 registrerades två versioner av Skodas logotyp som är förvånansvärt lika dagens version. Det är en stiliserad pil med en vinge som har fem fjäderpennor. Ett par år senare, 1925, förenklade man logotypen till tre flikar på vingen.

Inspirationen till logotypen sägs ha kommit från Emil Skoda, som efter studier i USA övertalade en infödd amerikan (indian) att följa med hem till Tjeckoslovakien. De olika indiansymbolerna kokades sedan ner till endast en pil och en vinge.



Varumärket Volvo togs fram för att marknadsföra kullager, och några sådana tillverkades faktiskt. Att Volvo sedan användes som namn till en biltillverkare var ren slump.



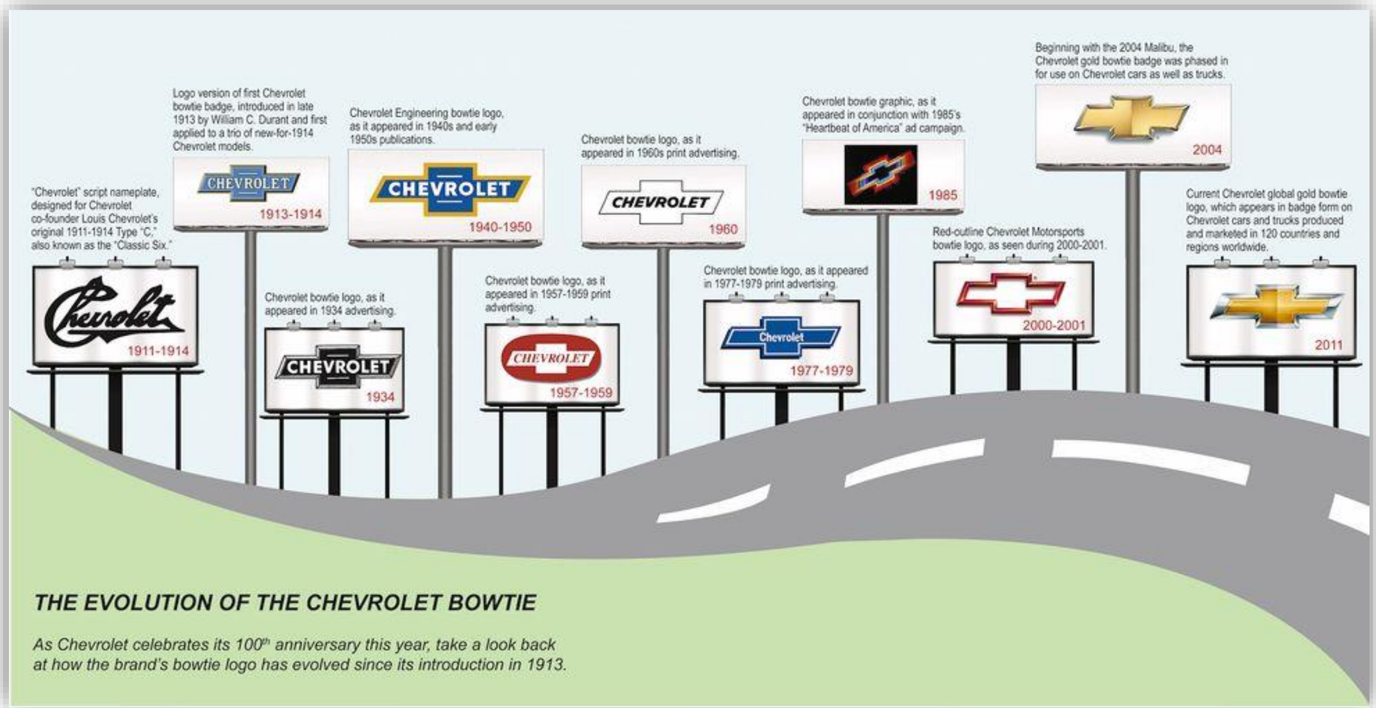
En gammal reklambild med flygplan har fört tankarna mot att BMW:s logotyp är en stiliserad propeller, men det stämmer inte.



Enzo Ferrari förklarade bakgrunden till sin logotyp bara en gång. Kan vi lita på den historien?



Alfa Romeos logotyp är en blandning av symboler från Milano, hemstaden.
Alfa står för "Anonima Lombarda Fabbrica Automobili".



Så här vill Chevrolet att vi ska tolka utvecklingen av Bowtie-symbolen.
Men hur logotypen kom till från början nämner man inte...



Volvos första bil, ÖV4 "Jakob", hade järntecknet som symbol på kylaren. För att fästa märket gjorde man ett diagonalt band, vilket skulle bli en grafisk form som sedan följer Volvo i all framtid. Men från början var bandet bara ett sätt att fästa emblemet.

ENERGInyheter.se

10. Stigande oljepris på ny handelsoptimism

TT 04 jan 2019

Oljepriset får en skjuts upp efter nya förhoppningar om en lösning i handelskonflikten mellan USA och Kina.



Oljepriset får en skjuts upp efter nya förhoppningar om en lösning i handelskonflikten mellan USA och Kina. Brent-oljan lyfter under förmiddagen med 1,5 procent och ett fat kostar 56:50 dollar medan den amerikanska motsvarigheten stiger 1,7 procent till 47:60 dollar fatet.

En handelsdelegation från USA är nu tänkt att besöka Kina nästa vecka för att återuppta förhandlingarna mellan länderna i handelskriget. Mötet ska ske i Peking.

Klassiker

11. Okänt rallyjärn

Fredrik Nyblad

2019-01-05, 8:00

Årets Klassiker 2019?

Här är kandidat nummer åtta: Opel GT.



När Opel skulle göra en sportcoupé tillverkades karossen i franska Nantes för att sedan sättas samman i tyska Bochum. Den tyskfranska kopplingen fanns också i Henri Greders GM-backade racingteam. Han var fabriksföraren, teknikern, teamledaren och PR-geniet som trodde på Opel GT i både rally och racing.

Med sin stålkaross av monocoquetyp och fina viktfördelning var den en idealisk grundkonstruktion för asfalt. Henri Greders Opel GT var riktigt vassa men inte lika driftsäkra.

I Sverige tävlade aldrig Opel med GT-modellen men Jan Perdén har ett starkt Opelintresse. I den stora boken med Opels tävlingshistoria har han fastnat för det lilla kapitlet med de Greder-preparerade rallybilarna. Han har renoverat sin -69:a och gjort den till en Henri Greder-klon med trikolorens färger på karossidorna.

Fredrik Nyblad

12. Grattis Sierra!

Carl Legelius 10 januari 2009

I dag den 10 januari då Sigurd och Sigbritt har namnsdag firar vi Sierra!



När europeiska Ford skulle ersätta tyska Taunus och engelska Cortina med en gemensam modell valde man namnet Sierra.

Lite oväntat stötte man på patrull, det lilla kit car-företaget Dutton Cars hade redan en Sierra på programmet och det ville man vara ensamma om.

Dutton Cars Sierra var en Ford Escortbaserad jeepliknande bil med plastkaross och den sålde riktigt bra, för att vara en kit car.

Dutton Cars stämde Ford men förlorade eftersom domstolen ansåg att kit cars och fabriksbyggda bilar tillhörde olika branscher och det därför inte rådde någon risk för sammanblandning.

Ford Sierra byggde i det mesta på föregångarna Taunus och Cortinas teknik med längsmonterad motor och bakhjulsdrift men hade en mycket avantgardistisk kaross - strömlinjeform åt folket!

Alla var inte nöjda med paradigmskiftet, konservativa Fordkunder vände i början märket ryggen men Sierra blev ändå en succé.

1984 kom tuffingen XR4i med V6 och dubbla vingar på bakluckan och när Sierra Cosworth RS med turbo och fyra ventiler per cylinder dök upp 1986 skrev Ford in sig i många bilentusiasters hjärtan.

Den fyrhjulsdrivna versionen var ännu hårigare och gav så mycket ka-bang för pengarna att till och med svenska polisen slog till på några som civilbilar.

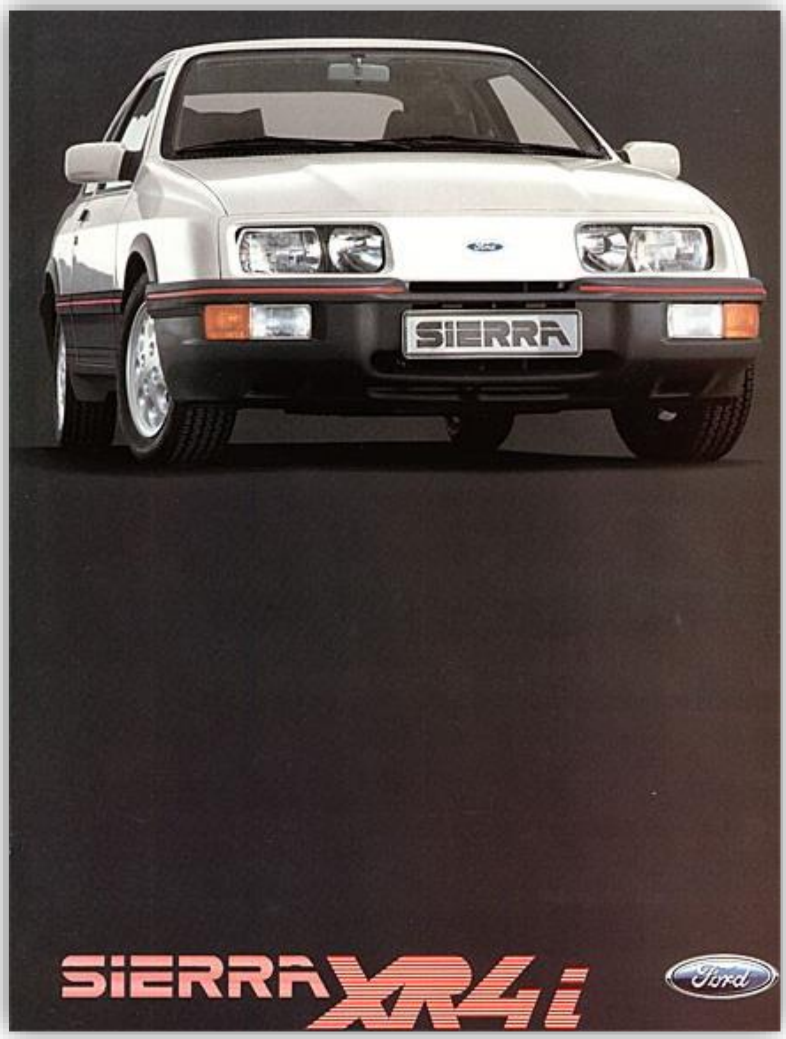
I USA såldes Ford Sierra under namnet **Merkur** av utvalda Lincoln-Mercury-handlare.

GM:s lastbilsmärke **GMC** har i flera år använt namnet Sierra både som modellnamn och för den högsta utrustningsnivån på flera av sina modeller.

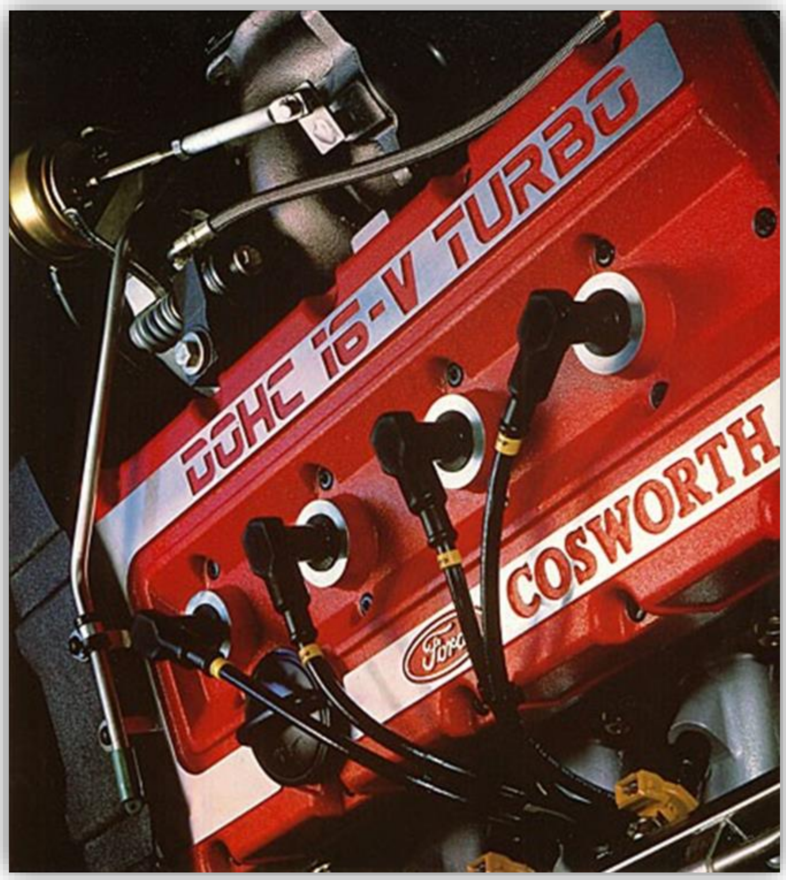
GMC stod en gång för tyngre lastbilar än dem Chevrolet hade men numera är GMC:s modellpalett identisk med Chevrolets. GMC finns för att återförsäljarna för Buick och Pontiac skall kunna ha pickups, SUV:s och vans på programmet.

Många tror fortfarande att GMC är kraftigare byggda än Chevrolet, och det hjälper väl försäljningen.

I Indien hittar vi ytterligare en Sierra, nämligen **Tata Sierra** som var företagets första bil som riktades mot privatmarknaden.



Undan!



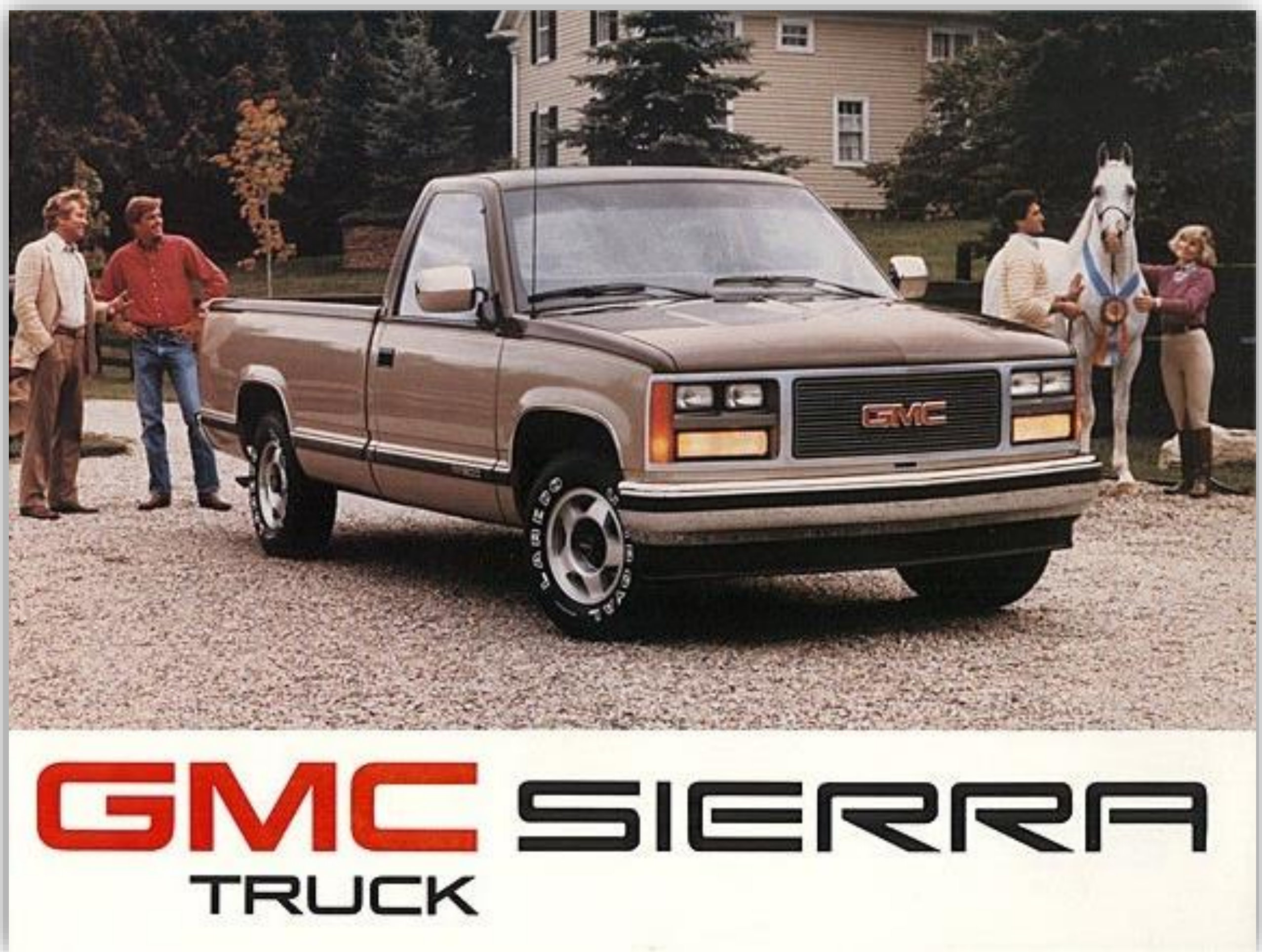
Cosworth-modellen blev snabbt en legend.



Sierra fanns från början bara som halvkombi,
med tiden kom även en sedan och en kombi.



Merkur XR4ti byggdes i Köln av Ford och såldes i USA
av utvalda Lincoln-Mercury-handlare.



GMC har använt Sierranamnet på olika pickuper, här är en -88:a.



Indiska Tata Sierra var en suv som tillverkades på 1990-talet.
Vissa drag av Mercedes 190 kan anas i fronten

SLUT